

**CONTRIBUTION DU CONSEIL DE DÉVELOPPEMENT
SUR LE PROJET DE CONTOURNEMENT
FERROVIAIRE DE L'AGGLOMÉRATION LYONNAISE
(CFAL)**

Adoptée en Séance plénière le 9 février 2009

PRÉAMBULE

Rappel de la situation

La métropole lyonnaise est placée sur l'axe majeur français de transport de marchandises.

Aujourd'hui, les transports de fret passent majoritairement par le centre-ville (gare de la Part Dieu ou site du projet Lyon Confluence), freinant ainsi l'expansion des services voyageurs.

Le CFAL devra contribuer à diminuer, sur les tracés actuels, les flux non concernés par le centre-ville, dégagant de nouvelles capacités et réduisant ainsi les nuisances sonores et les risques que présentent les transports de fret, notamment de matières dangereuses, dans des secteurs très denses.

La démarche de travail du Conseil de développement

Saisi par Monsieur le Préfet de la Région Rhône Alpes, le Conseil de développement est consulté pour avis sur les options de tracés de la partie Sud du projet de CFAL. Il est par ailleurs informé sur les choix de la partie Nord du projet – déjà décidée.

Ce nouvel avis s'inspire de la contribution produite en juin 2008 en lien les Conseils de développement de Saint-Etienne Métropole, du Nord-Isère et du pays Viennois et vise à **mettre en valeur les enjeux et les conséquences de chacune des options.**

Pour construire cette contribution, le Conseil de développement s'est attaché à croiser les regards, à considérer les enjeux des différents territoires de la métropole concernés par l'impact du projet et à prendre en compte les populations riveraines de tous les tronçons.

Cet avis vise ainsi à intégrer aussi bien les attentes des habitants en termes de services voyageurs, les besoins des acteurs économiques, les préoccupations environnementales et à favoriser la mise en œuvre des infrastructures et équipements, tout en étant très attentif aux mesures de protection des riverains actuels et futurs.

LES ENJEUX DU PROJET À L'ÉCHELLE DE LA MÉTROPOLE LYONNAISE

Les préoccupations environnementales croissantes (réchauffement climatique) et économiques (raréfaction de certaines ressources) impliquent un **report modal urgent vers le ferroviaire** que le CFAL contribue fortement à mettre en œuvre à condition qu'il soit réalisé rapidement dans son intégralité.

Ces préoccupations doivent également prendre en compte les **protections nécessaires pour que les nouveaux secteurs traversés soient le moins impactés possible par ce passage, sans oublier d'apporter l'amélioration indispensable et nécessaire aux secteurs actuellement traversés** qui resteront fortement impactés par les nouveaux services mis en place.

La **protection des riverains des lignes actuelles**, en particulier de celles qui verront leurs trafics augmenter du fait des reports modaux (notamment vallée du Rhône rive droite) mérite aussi un examen particulier et une mise en œuvre effective.

S'appuyant sur l'impératif du report modal mis en avant lors du grand débat sur la vallée du Rhône et l'arc languedocien et sur l'**exigence de rapidité dans l'exécution de l'ensemble du contournement**,¹ le Conseil de développement du Grand Lyon tient à rappeler les **principaux enjeux** qu'il identifie :

¹ Il faut pour autant souligner dès maintenant que les échéances de mise en œuvre dans l'hypothèse la plus réaliste économiquement et techniquement n'ouvrent pas l'horizon de fonctionnement avant 2015 pour le tronçon Nord et probablement

- libérer des sillons dans le réseau central pour **permettre l'extension de REAL en décongestionnant les accès voyageurs aux gares lyonnaises**, et résoudre ainsi le problème du nœud ferroviaire lyonnais qui limite la croissance souhaitable des trafics TER.
- **assurer la meilleure traversée possible de la région lyonnaise pour le fret ferroviaire.**
- **organiser la valorisation du trafic** ainsi drainé en dotant enfin la région lyonnaise des **équipements de transfert modaux adaptés.**
- offrir, à partir de la **gare de Lyon Saint-Exupéry**, des **liaisons voyageurs de qualité tant inter-cités que pour les grandes lignes internationales**, pour l'ensemble de la métropole et de la région lyonnaise.

On soulignera que **ces différents enjeux supposent que le contournement soit conçu pour assurer la mixité du trafic fret et voyageurs.**

DECLINAISON DE CES QUATRE ENJEUX

1) Permettre l'extension de REAL en décongestionnant les accès voyageurs aux gares lyonnaises

- Résoudre le problème du nœud ferroviaire lyonnais qui limite la croissance souhaitable du trafic TER, suppose très clairement que les **voies d'accès aux gares de la Part Dieu et de Perrache soient dégagées au maximum des trafics marchandises.**
- **Dégager le nœud de Saint-Fons**, ce qui **interdit l'hypothèse d'une seule réalisation de la partie Nord du CFAL** -qui engorgerait celui-ci à terme de façon inacceptable. L'utilisation de ce passage doit être transitoire, et toute la démarche doit conduire à réduire les délais dans la réalisation progressive des deux tronçons.
- **La libération des voies reliées aux gares centrales** est une condition essentielle pour que **le modèle de multipolarité prôné par le SCOT** de l'agglomération lyonnaise et à développer à l'échelle de l'Inter-SCOT, puisse être rapidement effectif et soit facilité par la mise en place de services fréquents entre les pôles renforcés – condition de l'engagement réel de ce modèle avant dix ans, dont la mise en œuvre accélérée est rendue nécessaire par la crise climatique et énergétique.

2) Mettre en œuvre un outil nécessaire pour un développement plus durable du transit ferroviaire

La métropole doit offrir une **réponse adaptée à nos partenaires économiques européens**, qui attendent que la région lyonnaise ne soit plus un « goulot d'étranglement », pour une **utilisation performante du ferroviaire notamment sur l'axe Nord- Sud**. C'est une condition préalable pour que l'axe Méditerranée - Europe du Nord reste un axe majeur dans la compétition entre les corridors européens.

Si la réalisation d'un transit efficace en région lyonnaise n'est qu'un maillon sur l'axe (avec les contournements de Montpellier-Nîmes au Sud et Dijon au Nord), il lève cependant un **nœud majeur d'étranglement.**

2018 pour la partie Sud; le devoir d'un Conseil de développement étant de communiquer des échéances raisonnables, y compris pour apprécier le temps de gestion de la période de tension que cela va entraîner et qui va nécessiter des dispositifs spécifiques de protection.

Le CFAL est donc indispensable à ce titre pour répondre aux objectifs largement développés lors du grand débat vallée du Rhône - Arc languedocien sur la nécessité d'un report significatif de la route vers le fer afin d'absorber la croissance du trafic.

La réorganisation du trafic marchandises ainsi effectuée doit permettre un **développement de la capacité ferroviaire**, une **amélioration de la vitesse commerciale et de la régularité** et **offrir ainsi un véritable alternatif fer à la route sur l'axe Nord-Sud et vers l'Italie**.

Les solutions choisies doivent également prendre en compte le **positionnement de Sibelin**, qui est l'une des trois principales plateformes de tri françaises et dont **la fonction est aujourd'hui incontournable**.

Dans un souci de cohérence, il est donc souhaitable de **chercher à rapprocher le contournement de la plateforme de Sibelin**. En effet, au moins 50% des trains nécessitent une reconfiguration selon leur destination, et on ne peut donc retenir une solution qui conduirait à générer du trafic important sur une distance significative sur les voies actuelles qui desservent cet équipement, que ce soit par St Fons au Nord ou Vienne au Sud –ce que chacun peut considérer comme inacceptable.

Il convient pour autant de mentionner que l'étude de danger - ou de risques, - aujourd'hui engagée à la demande du Ministère sur les principales plateformes ferroviaires françaises (et les grandes aires autoroutières) pourrait infléchir cette fonction - ou cette position.

3) Être particulièrement attentif à la connexion avec les plateformes stratégiques d'échange, condition de la valorisation du trafic

Le CFAL doit permettre de **valoriser le trafic d'échanges marchandises avec la métropole**, en irrigant au mieux les pôles stratégiques actuels et futurs du transport ferroviaire et de l'échange intermodal, pour une fonction logistique durable.

Le choix des nouveaux équipements corrélatif à celui du tracé du contournement est nécessaire pour éclairer les options. Il est indispensable de réaliser des **plateformes d'échange entre modes** (fer, routes et voies navigables) pour permettre le chargement et le déchargement de marchandises.

Trois plateformes² paraissent indispensables au sein de la métropole lyonnaise :

- **Un chantier de transports combinés** (pour containers et caisses mobiles), indispensable pour que les containers européens et intercontinentaux puissent arriver et partir de la métropole.

- **Un chantier d'autoroute ferroviaire** (pour remorques routières), car il est nécessaire dès maintenant d'offrir une solution alternative sur l'axe existant Nord Sud et prochainement pour partir de la métropole lyonnaise vers l'Italie.

- **Un chantier navette Lyon-Turin**, dès que le tunnel de base sera réalisé.

Une préoccupation majeure est que le tracé du CFAL soit connecté à ces trois plateformes.

De même, le **branchement des grandes zones d'activités économiques de la métropole lyonnaise à l'Est comme au Sud** doit être envisagé eu égard aux objectifs de report modal exprimés et à la possibilité d'un transport massifié pour les industriels et les opérateurs.

Un récent dossier de la Région Urbaine de Lyon précise les conditions de réalisation de l'ensemble des équipements et souligne même l'intérêt d'une plateforme de fret à St Etienne

4) Offrir, à partir de la gare de Lyon Saint-Exupéry, des liaisons voyageurs de qualité tant inter cités que grandes lignes internationales pour l'ensemble de la métropole et de la région lyonnaise

² Le fait de citer les trois plateformes n'induit aucune recommandation sur leur dissociation ou leur regroupement ; ce sont les études techniques qui devront montrer les intérêts respectifs des différentes organisations.

Pour permettre à l'ensemble des voyageurs ferroviaires et aériens de la métropole de bénéficier des services de la gare et de l'aéroport, il importe que la ligne créée favorise **une desserte voyageurs de qualité, notamment pour le bassin stéphanois mais également pour le Nord-Isère et pour l'ensemble de la métropole.**

Par ailleurs, des liaisons diamétrales³ seront rendues possibles par le CFAL depuis Clermont-Ferrand, Saint-Etienne vers le Nord-Isère et le Sillon Alpin. Ces liaisons se justifient pleinement par l'amélioration de l'accès à la plateforme aéroportuaire Lyon-Saint-Exupéry, pour le Sud comme le Nord. Elles seront par ailleurs renforcées au moment de la réalisation de la première phase des accès au tunnel de base du Lyon-Turin qui offrira de meilleures connexions entre Lyon et le Sillon Alpin (ligne mixte vers Avressieux puis tunnel vers Chambéry et shunt de Rives vers Grenoble) et dont la mise en service en 2020 pourra coïncider avec celle du CFAL.

Il est par ailleurs souhaitable que soient réservées les **emprises foncières pour des voies ferrées assurant une desserte optimale de l'aéroport dans toutes les directions** (même si certains aménagements seront à réaliser en phase ultérieure).

Le Conseil de développement attire l'attention sur l'importance des enjeux environnementaux de ce projet. Tout en insistant sur **l'importance de la concertation avec les riverains sur le futur tracé**, il convient de souligner **l'impact environnemental globalement très positif du projet.**

Les gains de qualité environnementale l'emportent largement sur les nouvelles nuisances qu'il importe cependant de prendre pleinement en considération.

- Le CFAL participe, par le report modal, à la **diminution des émissions de gaz à effet de serre et aux économies d'énergie.**
- Concernant l'impact sur l'environnement, il importe de prendre en compte la **réduction sensible des nuisances et des risques pour les riverains concernés par les tracés actuels.**
- Des mesures de protection efficaces doivent être mises en œuvre afin de **limiter aussi fortement que possible les nuisances pour les riverains du futur tracé.**

Dès lors que le choix est fait - et il doit l'être rapidement, il est essentiel que les mesures de protection réalisables et les plus efficaces soient prises pour atténuer les nuisances créées.

PROPOSITIONS SUR LA CONSULTATION ACTUELLE

Sur le tronçon Nord

La seule remarque d'importance est la **desserte voyageurs envisagée pour la gare de Saint-Exupéry.** L'hypothèse actuelle d'une seule branche passant au Nord de l'aéroport pour redescendre sur la gare paraît offrir une desserte peu satisfaisante dans une vision à moyen terme qui devrait faire de la gare de Lyon Saint-Exupéry à la fois la gare des relations internationales de la métropole (Barcelone, Milan, Turin, Francfort) et la gare recevant les liaisons régionales.

Pour nombre de destinations, cela supposera des rebroussements coûteux en temps et donc dissuasifs. Il importe donc de réserver des maintenant un accès Sud à partir du contournement vers cette gare et une bretelle vers Lyon sur la ligne Chambéry-Lyon.

³ Terme technique signifiant la création de liaisons fortes entre les différents pôles opposés de la métropole de la région et s'arrêtant en ses points centraux.

Sur les options du tronçon Sud

Rappel des objectifs

Assurer le tracé offrant de façon équilibrée la gamme des services souhaitable et le plus rapide à mettre en œuvre :

- qui offre une liaison courte avec Sibelin pour que la fonction de hub n'engendre pas des circulations nouvelles sur des tronçons existants au détriment des circulations voyageurs ;
- qui permette la liaison rapide voyageurs saint Etienne-gare de Lyon-saint Exupéry ;
- qui préserve au mieux les populations présentes dans les secteurs, tout en réduisant au mieux les nuisances pour toutes celles qui sont sur les tracés existants.

Options privilégiées

La position du Conseil de développement concernant le choix du tracé s'est nourrie des **analyses en profondeur conduites par DARLY - CEDRUL** à partir du dossier de consultation et des nombreux contacts pris.

Le **tableau de croisement de critères soumis à pondération** est joint à la présente contribution. Il importe de souligner que quelles que soient les pondérations choisies, on aboutit au même classement entre les options.

1/ Les trois options Sud (jumelage LGV Valloire, plateau de l'Ambalan et Vega) **n'assurent que deux fonctionnalités** (le transit nord sud et la libération des sillons sur la Part Dieu) **sur les quatre recherchées**. Elles négligent le rôle indispensable de Sibelin⁴; sont nettement **plus longues et donc plus coûteuses** et le **nombre d'habitants riverains concernés n'apparaît pas comme significativement plus faible** :

- Les calculs effectués sur les populations touchées à proximité ne sont pas significativement différents, une fois non comptées les populations qui ne sont plus concernées du fait des tunnels... Les populations touchées sont même plus élevées dans la solution Valloire (20 000 habitants touchés). Un tableau en annexe permet une approche comparative des effectifs de populations impactées sur les différentes hypothèses (extrait des travaux de Darly, à partir des chiffres du dossier RFF).
- Ces trois options n'offrent aucune réponse pour les trafics avec l'Ouest de la métropole et de la région.

2/ Les quatre options Nord (Sibelin Nord, plaine d'Heyrieux et Sibelin Sud, Sevenne) **répondent le mieux aux objectifs et répondent à la multiplicité des finalités présentées** :

- le transit Nord-Sud avec liaison avec Sibelin ;
- la libération des sillons sur la Part-Dieu ;
- l'accessibilité réelle des agglomérations de l'Ouest à la gare de Lyon Saint-Exupéry et au réseau grande vitesse ;
- enfin les tracés sont plus courts donc moins coûteux et permettent donc de renforcer les mesures de protection.

Plusieurs membres du Conseil ont attiré l'attention sur la question de la sensibilité hydrogéologique potentielle des tracés Nord ainsi que de l'augmentation potentielle des risques sur la gare de triage de Sibelin.

Il reste à préciser les **critères de choix entre ces quatre solutions**.

- L'analyse fine menée sur les **services assurés** montre que **les trois tracés Nord remplissent des services identiques et que Sevenne offre une moindre réponse**.
- Le nombre de kilomètres et surtout le temps de parcours est réellement peu discriminant : 6 minutes au maximum selon les tracés.
- Sur le plan environnemental, il semblerait que le tracé Plaine d'Heyrieux-Sibelin Nord ait le plus faible taux d'impact environnemental.

⁴ Ou impliquent son transfert, sans prendre en compte sa faisabilité, son coût et son délai.

- Enfin **s'agissant des populations touchées, il convient d'être attentif à ce que recouvrent les chiffres utilisés** : si l'on comptait aussi les populations « touchées » dans un fuseau de 4 km pour les tracés existants qui traversent la région lyonnaise, l'on obtiendrait des chiffres très élevés (plusieurs centaines de milliers d'habitants), et pourtant il est sûr que la majorité d'entre eux ne se considéreraient pas concernés par les nuisances... Il n'est donc pas forcément justifié d'évoquer des nombres d'habitants sans commune mesure avec les habitants réellement touchés, surtout si l'on prend en compte les protections dans les tunnels. Il convient de rappeler que **des mesures de protection sont nécessaires pour tous les tracés** qui vont être impactés de façon provisoire ou définitive par les services développés sur les lignes existantes ou futures. Remarquons que **le moindre coût des tracés Nord doit aider** à trouver les financements permettant d'assurer les **meilleures protections possibles** pour la solution qui sera retenue.

Extrait du tableau de DARLY concernant les populations impactées sur les tracés actuels et sur les tracés Nord:

Tracés	Populations concernées	Populations réellement touchées après mesures de protections (tunnels)
Sur les tracés actuels Part -Dieu Perrache dans un fuseau de 4km	Plusieurs centaines de milliers	
Sur les tracés actuels Part-Dieu Perrache dans un fuseau de 1km	Plus de 100.000	
Sur les tracés Nord retenus dans un fuseau de 4km	De 84.000 à 156.000	De 9.700 à 13.900
Sur les tracés Nord retenus dans un fuseau de 1km	De 1.600 à 3.400	De 600 à 1.300

Il apparaît donc que **les trois tracés Nord sont préférables au tracé Sevens**. Affiner le choix entre ces trois tracés ne paraît pouvoir être le fait du Conseil de développement car **certains points méritent approfondissement** (risques géologiques, mesures de protections, risques technologiques...).

EN CONCLUSION

- **Le CFAL est un projet indispensable et ne prend son sens que dans sa totalité**

Vouloir que le fer devienne une réelle alternative à la route pour nombre de services tant de fret que de voyageurs implique que les tracés choisis pour cette voie à vocation multiple assurent la conjugaison la plus performante de ces enjeux.

Il importe non seulement de bien gérer le transit mais aussi et plus encore de valoriser le trafic et de permettre les échanges et la transformation en région lyonnaise.

L'efficacité du CFAL ne sera assurée que lorsque seront réalisés à la fois le tronçon Nord et le tronçon Sud.

- **Le CFAL est un projet urgent**

Il importe en effet de débloquer rapidement des sillons pour que la gare de la Part Dieu, mais aussi celle de Perrache, puissent assurer dans les meilleures conditions de service leur fonction de gare de la région lyonnaise et de gare de connections avec les trafics régionaux, nationaux et internationaux.

La société civile s'inquiète du calendrier de réalisation du projet. Elle estime que l'État comme les collectivités doivent mettre le CFAL parmi les **infrastructures prioritaires tant au niveau national que métropolitain.**

- **Le CFAL implique une élaboration participative avec tous les habitants et acteurs concernés**

Si la question des **riverains** est une dimension à prendre en compte, les **usagers voyageurs** et les **acteurs économiques** très concernés par le fret doivent aussi participer à l'élaboration du projet afin de trouver un équilibre entre toutes les dimensions complexes de cette nouvelle infrastructure.

Seule l'implication très en amont dans ce projet des divers acteurs concernés (RFF, élus, associations et habitants) permettra d'aboutir à une réalisation, véritable coproduction, faisant consensus.

Les enjeux majeurs d'une telle infrastructure doivent être largement expliqués afin d'obtenir l'adhésion des populations concernées. Il convient notamment de **mettre en valeur les retombées économiques positives** du CFAL pour les territoires traversés.

Dans un souci de développement durable, il est impératif d'intégrer au projet les ajustements du tracé et les protections phoniques qui assureront la **sauvegarde du cadre de vie des riverains**.

- **Le CFAL doit répondre à des fonctions tant européennes que métropolitaines**

Le tracé du CFAL doit assurer des relations efficaces tant pour le fret, avec les points majeurs d'échanges, que pour les voyageurs, entre l'aéroport Saint-Exupéry et la région stéphanoise particulièrement.

- **Les trois tracés Nord répondent le mieux aux objectifs recherchés**

Les trois options de tracés du tronçon Sud au Nord de Vienne (A46 Sibelin Nord, Plaine d'Heyrieux - Sibelin Nord et A46 Sibelin Sud) répondent à la multiplicité des finalités retenues, le tracé Sevenne étant écarté au regard des critères d'environnement et des services moindres.

Le **coût moindre** de ces trois tracés **doit permettre de renforcer les mesures de protection des populations touchées**.

Enfin, alerté par certaines questions concernant les **risques autour du site de Sibelin**, le Conseil de développement recommande qu'à **partir des études en cours puissent être explorés plusieurs scénarios concernant l'avenir de ce site**.

Cette contribution a été adoptée à une très large majorité des 48 membres présents lors de la séance plénière du 9 février 2009, avec 1 vote contre et 1 abstention.

ANNEXES

- Tableau multicritères et synthèse DARLY
- Contribution de la C.C.I.
- Contribution de M. PETIOT
- Contribution de M. JACQUET