

AVIS COMMUN

sur le projet de contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise

Concertation sur les fuseaux Sud

Février 2009

Les quatre Conseils de Développement du Grand Lyon, du Nord Isère, de Saint-Etienne Métropole, du Pays Viennois ont émis un premier avis sur l'opportunité et l'urgence du CFAL en juillet 2008.

La saisine par Monsieur le préfet de Région des quatre conseils sur le dossier du Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise (CFAL), à titre d'information pour la partie nord et de consultation pour la partie sud, a conduit ces quatre conseils à rechercher une position commune.

Les Conseils de Développement ont considéré que ce dossier revêtait une importance métropolitaine certaine et avérée pour une politique renforcée de développement durable qui :

- assume le transit de l'axe Nord-Sud tout en favorisant le transfert modal,
- valorise au mieux les échanges et leur transfert modal, générant ainsi des emplois,
- optimise les relations voyageurs TER via le pôle intermodal européen de Lyon-Saint Exupéry,
- veille à ce que les traversées dans tous les territoires -les nouveaux impactés comme ceux touchés depuis longtemps et qui le resteront- soient traitées avec les protections nécessaires pour un impact minimum.

Les Conseils de Développement portent à la connaissance de tous les acteurs les différents points de leur réflexion :

- ◆ Le CFAL est reconnu comme une nécessité vitale pour le développement du fret ferroviaire européen mais aussi pour l'essor économique de la Région Rhône-Alpes qui doit l'inscrire pleinement dans un réseau dense à la fois national et européen. Par ailleurs, le CFAL aura un impact évident sur le développement équilibré de l'Aire Métropolitaine Lyonnaise (AML) pour l'ensemble des territoires qui la constituent
- ◆ .
- ◆ Le CFAL est un maillon fondamental de l'aménagement de l'espace économique et social de l'Aire Métropolitaine Lyonnaise. A ce titre, il doit répondre à un certain nombre d'objectifs destinés à accroître l'attractivité territoriale sans que cela génère des coûts budgétaires démesurés. La solution retenue doit donc être appréciée à l'aune de cette double exigence : **renforcement de l'attractivité territoriale et maîtrise des dépenses publiques.**

- ◆ Le CFAL doit tenir compte de la future **liaison ferrée entre Lyon et Turin** et de celle du **Rhin-Rhône** qui permettront l'interconnexion des réseaux ferrés sur les axes Nord-Sud et Ouest-Est. Cette stratégie de développement est fondamentale car elle permet de **renforcer la vocation nationale et européenne du réseau local** qui n'a pas connu d'aménagements significatifs depuis le XIXème siècle.
- ◆ Le CFAL doit favoriser le développement de **l'acheminement du fret** par le rail. Cela suppose une infrastructure susceptible de favoriser le recours au transport ferré, et donc tenir compte de la **plate-forme de Sibelin**, hub national qui concerne 50% du transit fret dans une logique de **maîtrise des coûts budgétaires comme de réduction des trajets d'accès**.
- ◆ Le CFAL doit aussi permettre le renforcement des liaisons ferrées entre les **différentes centralités** de l'Aire Métropolitaine Lyonnaise et vers les zones urbaines comme Grenoble, Clermont Ferrand ou Genève et offrir à la **partie occidentale de Rhône-Alpes** (Roanne et Saint-Etienne) des transports ferroviaires rattachés aux principaux flux de circulation au niveau européen.
- ◆ Le CFAL doit faciliter le raccordement à la plate-forme intermodale de Lyon-Saint Exupéry de l'ensemble des grands centres de Rhône-Alpes, permettant d'en faire réellement un **hub à grande vitesse** conciliant à la fois l'offre aéroportuaire et ferroviaire.
- ◆ Le CFAL est une **opportunité pour la région Rhône-Alpes dans son ensemble** ainsi que pour l'Aire Métropolitaine Lyonnaise. Pour autant, il faut reconnaître que ce projet comportera nécessairement des nuisances qu'il faudra évaluer à l'aune d'une politique de long terme conforme à l'intérêt général et tenant compte, entre autres, des enjeux environnementaux, économiques et sociaux. Ces nuisances doivent donc être prises en compte dès le début et donner lieu à un effort de pédagogie spécifique allié à une politique de compensation efficace.
- ◆ Afin de répondre de manière efficace aux défis posés par le développement durable lors du «**Grenelle de l'Environnement**», les Conseils de Développement considèrent que face à des besoins grandissants en matière de transports infra-régionaux, le CFAL doit être une voie mixte **devant être utilisée aussi bien pour le transport des voyageurs que pour l'acheminement du fret**. Ainsi, on pourra espérer un rééquilibrage entre le fer et la route conforme aux orientations du «Grenelle de l'Environnement».

A la lumière des différents travaux entrepris et des analyses fines conduites sur les documents diffusés, les Conseils de Développement considèrent que, sur les propositions de la partie Sud :

- ◆ **Les quatre tracés sud ne répondent que très partiellement aux enjeux identifiés et sont en outre les plus onéreux :**
 - Ils assurent le transit Nord-Sud mais négligent Sibelin alors que 50% des trains doivent y passer,
 - Ils génèrent des trafics sur les tracés existants tant au Nord – Saint Fons - qu'au Sud – Vienne -,
 - Ils n'offrent pas de réponse pour les services voyageurs de la métropole vers Lyon-Saint Exupéry.
- ◆ **Seuls les trois tracés nord répondent à la desserte optimisée de Sibelin, aux connexions entre les différentes centralités du territoire, aux enjeux de développement économique et social du territoire stéphanois au sein de l'Aire Métropolitaine Lyonnaise ainsi qu'aux impératifs définis par le «Grenelle de l'Environnement» et ce dans un souci de maîtrise des coûts budgétaires.**

Les Conseils de développement préconisent un complément d'expertise entre ces 3 tracés affinant les aspects déjà évoqués dans le dossier actuel comme l'impact sur les coûts d'exploitation et la facilité du triage sur le site de Sibelin selon que l'accès se fait par le sud ou par le nord.

Les quatre conseils de développement sont très conscients des impacts sur les populations des secteurs traversés, tant à proximité des tracés existants que des nouveaux tracés, et cela quels que soient les tracés retenus.

Ils soulignent la nécessité de traiter de façon très fine ces impacts, notant que les populations concernées dans les nouveaux tracés sont déjà très limitées grâce notamment aux tunnels.

Ils précisent qu'il convient aussi de veiller à l'environnement le long de l'axe Grenay – Saint-Fons ainsi que sur les rives droite et gauche de la vallée du Rhône. En effet, la volonté très largement partagée de transfert modal les impactera inéluctablement, quelle que soit la solution retenue.

Enfin, ils ont bien noté que les deux tracés A46 Sibelin Nord et A46 Sibelin Sud se font sur une ligne parallèle à la ligne actuelle entre Grenay et Corbas et non sur la ligne actuelle dont les capacités pour assurer les liaisons entre Lyon, la Communauté d'Agglomération Porte de l'Isère et Grenoble, ne doivent pas être réduites.

En conclusion, à cette étape du dossier, les Conseils de Développement du Grand Lyon, du Nord Isère, de Saint-Etienne Métropole, du Pays Viennois estiment que le tronçon sud retenu doit être choisi parmi les 3 tracés suivants :

- Le tracé A46 Sibelin-Nord
- Le tracé A46 Sibelin-Sud
- Le tracé Plaine d'Heyrieux - Sibelin Nord

Le Président du Conseil de Développement
de Saint-Etienne Métropole

Jean-Pierre Picolet



Le Président du Conseil de Développement
du Nord-Isère

Annie Chanut



Le Président du Conseil de Développement
du Grand Lyon

Jean Frébault



Le Président du Conseil de Développement
du Pays Viennois

Denis Labbe

