

# Association PARFER

Pour une Alternative Raisonnable Ferroviaire – les Elus Riverains

Jeudi 26 juin 2008

11 h

« Club de la Presse »

4, rue la Charité 69 002 LYON

## Dossier de presse

Contact presse :

Nicolas VARIGNY

Mail : [contact@parfer.org](mailto:contact@parfer.org)

Téléphone : 04 78 96 44 29

## Introduction

À l'heure où le Développement Durable est sorti du microcosme des bien-pensants, à l'heure où les décisions Politiques devront prendre en compte les avancées du Grenelle de l'Environnement, **un projet pourtant porteur d'espoir vacille et s'apprête à nager à contre courant ...**

En effet, alors que la genèse du projet de Contournement fret Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise (CFAL) portait les espoirs d'une réelle volonté de développement du transport ferroviaire de marchandises à l'échelle européenne ; les dernières études démontrent au contraire que le *mammoth* nonobstant le fait qu'il avait fait l'objet d'une cure d'amaigrissement ne devrait accoucher que d'une souris !

### Un petit retour sur l'origine du projet

Le CFAL est à l'origine présenté comme une branche de la Magistrale Eco Fret, soit une infrastructure devant permettre aux trains de fret de bénéficier de sillons de qualité permettant le redéploiement du fret routier sur le fret ferroviaire.

Face aux différentes pressions exercées, l'Etat dès 2003 (donc postérieurement au Débat Public de fin 2001 – début 2002 sur le COL et le CFAL) modifie le projet pour transformer une infrastructure fret en infrastructure ferroviaire à priorité fret, induisant par là même le concept de mixité fret – voyageurs.

Et pourtant, quelques mois auparavant, afin de justifier le projet de ligne dédiée, **Réseau Ferré de France (RFF) expliquait que la mixité des lignes était un handicap pour le développement du fret ferroviaire**, du fait des différences de vitesse de circulation des trains qui posent des problèmes dans la programmation des sillons ...

Cette problématique de **mixité fret et voyageurs** sur des infrastructures à grande vitesse **soulève également des inquiétudes du côté des représentants même de la SNCF**, qui dans le cadre du projet de Ligne à Grande Vitesse Rhin Rhône pour sa branche Sud, s'interrogent sur le montant de leur participation, la vitesse commerciale des TGV tombant de 350 à 220 Km/h.

Si nous sommes tout à fait conscients qu'un consensus doit être trouvé entre ce qui est souhaitable et ce qui est réalisable et que les 2 000 Km de voies nouvelles décrétées lors du Grenelle de l'Environnement doivent être financées, des questions se posent sur la réalité et le réalisme de ce projet.

## Approche sociétale

Une étude technique réalisée par l'association FRACTURE et reprise par l'association PARFER, basée sur les chiffres officiels du recensement de l'INSEE de 1999, dénombre entre Grenay et Salaise sur Sanne, à l'intérieur d'une bande de 4 Km de part et d'autre d'un hypothétique tracé les populations suivantes :

Tracé	Données INSEE (1999)	Données RFF
Grenay / St Fons puis vallée du Rhône	303 374	Non communiquées mais solution transitoire
Grenay / Loire sur Rhône via l'Ozon puis vallée du Rhône	142 044	500, 900, 1 200
Grenay / Loire sur Rhône via Sévenne puis vallée du Rhône	117 998	1 000
Grenay / Loire sur Rhône via Véga puis vallée du Rhône	75 189	1 300
Grenay / Saint Rambert d'Albon via Beaurepaire	40 657	2 800

Réseau Ferré de France explique le **faible écart** par une différence de méthode, RFF s'appuyant sur la méthode du **comptage sur carte IGN** dont la mise à jour date au mieux d'environ 10 ans, FRACTURE s'appuyant sur les **données officielles du recensement de l'INSEE de 1999** et se refusant de procéder à une projection ou à utiliser les données du recensement provisoire non encore officialisées mais qui montrent une forte croissance des populations.

Une autre divergence d'appréciation réside dans le fait qu'RFF estime que le bruit d'un train s'estompe à une distance de 500 mètres, or, les études de l'Organisation Mondiale de la Santé tendent de plus vers une pollution sonore sur une bande de 4 Kms soit 2 Kms de part et d'autre du tracé.

FRACTURE et PARFER ont fait le choix du principe de précaution qui correspond, s'il n'était besoin de le préciser aux normes édictées par l'organisme en charge de veiller à la prise en compte des atteintes aux personnes au niveau mondial, mais également aux caractéristiques topographiques de la zone d'études parsemée de vallées encastrées entre des petits massifs créant une caisse de résonance naturelle.

Si nous ne souhaitons pas polémiquer sur ces chiffres, nous attirons toutefois l'attention des **habitants des communes riveraines des lignes de la Vallée du Rhône**, qu'ils ne **représentent rien pour RFF et la DRE.**

Depuis 2004, PARFER se bat pour que le projet du CFAL soit considéré dans sa globalité et que les **coûts du projet soient calculés sur les mêmes bases, un point de départ unique : Grenay et un point de jonction aux lignes de la vallée du Rhône unique : Salaise sur Sanne**, en apportant le même niveau de protection aux riverains des lignes existantes qu'aux riverains des voies nouvelles.

## Approche technique

L'association PARFER s'est toujours défendue d'entrer dans une logique de « Nimby », et n'a jamais cessé de s'inscrire dans une **logique responsable de prise en compte des modes de transports ferroviaires à une échelle nationale voire européenne.**

**Le Contournement fret Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise ne doit pas se résumer à une infrastructure à portée régionale** avec pour fonctionnalités principales, raccorder Saint Etienne à l'aéroport Saint Exupéry et desservir le site de triage de Sibelin, comme RFF veut nous l'imposer.

### *La desserte de l'agglomération ligérienne*

Saint Etienne Metropole ne cesse de demander un accès ferroviaire direct en TER Grande Vitesse à l'aéroport Saint Exupéry.

Cette desserte de l'agglomération ligérienne nécessaire pour inciter les rhônalpins à prendre le train plutôt que l'automobile, trouve sa réponse dans le projet LESLYS, piloté par le Conseil général du Rhône, raccordant en tramway rapide la gare de la Part Dieu à l'aéroport Saint Exupéry.

Alors que les usagers des transports collectifs de l'agglomération ligérienne doivent à l'heure actuelle prendre le train jusqu'à la Part Dieu, puis la ligne Satobus qui les conduit en 45 minutes à l'aéroport Saint Exupéry, LESLYS apportera une réponse satisfaisante à la diminution du temps de parcours, puisque les usagers relieront la gare de la Part Dieu en environ 45 minutes et 25 minutes plus tard se retrouveront à l'aéroport Saint Exupéry, ce qui place Saint Etienne à environ 1 h de l'aéroport Saint Exupéry.

Certes, les voyageurs stéphanois passeraient entre 5 et 10 minutes de plus dans un train, mais cela ferait économiser des centaines de millions d'euros aux différentes collectivités, et cela apporte également une réponse au problème de saturation des axes de transports routiers à l'origine de la réflexion sur une nouvelle liaison routière entre Saint Etienne et Lyon.

Voilà quelle serait pour nous la réponse adaptée à la fonctionnalité souhaitée de raccorder Saint Etienne à Saint Exupéry, d'autant plus que la virgule de Balan présente à l'origine sur le fuseau A de la partie Nord a été supprimée pour ne pas entrer en concurrence avec le projet LESLYS, pourquoi après avoir supprimé la concurrence au Nord en créerions nous une au Sud ?

### *Le site de Sibelin*

En 2007, la SNCF, société privée de transport ferroviaire, a décidé unilatéralement de définir 3 sites de triage comme hubs nationaux par lesquels la société ferait transiter les marchandises transportées et de les connecter aux autres hubs ferroviaires européens.

Outre les sites de Villeneuve et Woippy, sur lesquels nous ne sommes pas amenés à nous pencher, le site de Sibelin vient questionner le devenir de l'agglomération lyonnaise en matière de développement du TER et d'aménagement du territoire.

### Sibelin ou la mort annoncée du TER

Un des objectifs du CFAL était de décongestionner le nœud ferroviaire lyonnais, pour libérer des sillons au bénéfice du transport de voyageurs, or par ce choix la SNCF décide d'amplifier le trafic et le transit en plein cœur du nœud ferroviaire lyonnais.

Si un site comme Sibelin est nécessaire et profitable à une agglomération et une région telles que Lyon et Rhône Alpes, sa localisation pose toutefois nombre de questions.

Dans un premier temps, le Ministre des Transports le 26 décembre 2005, avait demandé à RFF d'apporter un éclaircissement sur l'horizon de saturation de la ligne Grenay – Saint Fons.

La réponse de RFF vient de tomber, les lignes sont quasiment saturées, il n'existe plus que quelques sillons de disponible.

À l'heure où le transport de voyageurs ne cesse de croître et que la région Rhône Alpes, Autorité Organisatrice des Transports en matière de ferroviaire régional, souhaite augmenter le cadencement des TER par l'intermédiaire du projet REAL Réseau Express de l'Aire urbaine Lyonnaise pour offrir une concurrence au tout routier, l'arbitrage sur la répartition des sillons disponibles va devenir de plus en plus problématique.

De ce fait, pourquoi retenir un site de triage auquel les trains ne pourront plus accéder dans quelques mois, du fait de la décision de non doublement de la ligne Grenay – Saint Fons, dans le cadre du CFAL ?

### Un projet du 19<sup>ème</sup> siècle

De plus, outre le fait que la majorité des organismes consultés lors de la consultation de 2005 aient souhaité la création d'une plateforme multimodale à Amérieux en Bugey sur le site des Formentaux, que des investisseurs étrangers projettent la création d'une plateforme multimodale à proximité du port multimodal de Salaise sur Sanne et que le préfet ait décidé d'arrêter le choix de Grenay pour accueillir la plateforme d'autoroute ferroviaire alpine d'Aiton, nous nous questionnons sur la logique qui pousserait à maintenir le site de Sibelin.

Depuis plusieurs mois, l'agglomération lyonnaise dans le cadre de l'élaboration du Schéma de Cohérence Territoriale a engagé une réflexion sur la requalification des portes d'entrée et notamment sur la porte Sud.

Les sites industriels de la Vallée de la Chimie et le site de triage de Sibelin, à quelques centaines de mètres du futur quartier de Confluence et du centre historique de Lyon classé au patrimoine mondial de l'Unesco offrent une certaine dichotomie qui laisse perplexe nombre d'observateurs.

Une réflexion a donc été engagée sur le devenir de la vallée de la Chimie et notamment de la branche « production » au cœur d'une métropole européenne du 21<sup>ème</sup> siècle. La réflexion mériterait d'englober le site de Sibelin qui à proximité de voies de transport collectif lourd offre un potentiel urbain non négligeable pour accueillir des logements, des bureaux et des services en grande quantité.

En conclusion, vouloir localiser à proximité de l'agglomération lyonnaise une hub ferroviaire répond à une logique commerciale mais pourrait également répondre à une logique d'aménagement du territoire, si la réflexion sur sa localisation était conforme au devenir souhaité pour l'agglomération par les décideurs.

### *La vision de PARFER*

Fort de ces constats, nous avons inscrit notre démarche dans une vision d'ensemble des transports ferroviaires à l'échelle européenne, en considérant l'intermodalité comme une donnée essentielle du projet.

Aussi, notre conception du projet s'articule autour de 3 axes majeurs :

- **Réaliser un vrai contournement Nord et Sud**

Face aux erreurs du passé que sont la Rocade Est et le tunnel de Fourvière, nous espérons qu'en ce début de 21<sup>ème</sup> siècle, les dirigeants auront le courage de redevenir des bâtisseurs et d'investir pour l'avenir.

Lorsque l'on observe les hypothèses de fuseaux présentées, un constat implacable se dresse.

Pendant plusieurs années, un investissement de quelques Milliards d'€uros aura été consenti pour déplacer des trains de fret de 8 kilomètres.

S'il serait impudique de ramener le prix de cet investissement au Km car la sécurité des habitants des quartiers proche de la Part Dieu était menacée par ces nombreux trains de marchandises dangereuses qui traversaient la gare la nuit ; il serait tout aussi déplacé de considérer que les habitants de Vénissieux et Saint Fons qui vont subir pendant plusieurs années ledit trafic sur un axe déjà saturé, n'ont pas les mêmes droits que les habitants des 3<sup>ème</sup> et 6<sup>ème</sup> arrondissements de Lyon.

Aussi, nous demandons que le Contournement fret Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise ne traverse pas les zones fortement urbanisées ou en cours d'urbanisation du sud-est de l'agglomération lyonnaise et se raccorde le plus au Sud possible de l'agglomération Roussillonnaise aux lignes de la vallée du Rhône.

On ne saurait appeler contournement, une infrastructure traversant le centre de l'agglomération.

- **Inscrire l'Agglomération Lyonnaise dans la Magistrale Eco Fret**

L'agglomération lyonnaise a connu depuis quelques années une croissance de son activité logistique, du fait de sa présence au croisement des routes commerciales.

Cette position stratégique avait d'ailleurs permis dans l'histoire à Lugdunum de se développer, au croisement des différentes routes commerciales européennes.

Le report modal du routier sur le ferroviaire est également une nécessité pour l'agglomération lyonnaise qui s'asphyxie peu à peu, du trafic et du transit routier.

Face à la non réalisation d'un réel contournement autoroutier de l'agglomération lyonnaise et à l'interdiction des circulations de poids lourds sous les tunnels lyonnais, la Rocade des Villages (RN346) sature et de plus en plus d'accidents interviennent jour après jour.

Lyon, carrefour européen est une réalité et une nécessité pour le développement de l'activité économique et de l'agglomération lyonnaise, son inscription dans la Magistrale Eco Fret est donc une nécessité.

Cependant la Magistrale Eco Fret ne doit pas être pervertie par des flux annexes, la SNCF ayant annoncé lors du Comité Technique du 4 juin 2008 qu'au 1<sup>er</sup> janvier 2008, sur 250 trains circulant au droit de l'agglomération lyonnaise et étant destinés à utiliser l'emprise future du CFAL Sud, seuls 54 nécessiteraient de passer par Sibelin (36 trains partiraient ou arriveraient des 2 autres hubs français et les 18 autres trains partiraient vers l'Italie et l'Europe de l'Est)

- **Développer l'intermodalité pour renforcer le report modal vers le ferroviaire**

Le 19<sup>ème</sup> siècle fut le siècle du ferroviaire et du charbon à bas prix.

Le 20<sup>ème</sup> siècle fut le siècle du tout routier et du pétrole à bas prix.

Le 21<sup>ème</sup> siècle sera le siècle de l'intermodalité et des économies d'énergie.

Loin de vouloir prendre une posture pro-écologiste, ce constat se base sur des critères financiers indéniables, le prix du baril de pétrole ne cesse d'augmenter, le pik oil n'a jamais été aussi proche, même si l'augmentation du prix du baril rend de nouveau exploitables des gisements qui financièrement ne répondaient plus aux logiques économiques.

De plus, les énergies non renouvelables ou fossiles, par définition sont vouées à disparaître, aussi le développement des transports à énergie propre, la fin du gaspillage et de nouvelles organisations industrielles revenant sur les principes de flux tendus vont voir le jour et se développer à l'avenir.

C'est pourquoi, le CFAL doit en ce qui nous concerne doit se jumeler dès Grenay à la LGV Paris Marseille puis utiliser l'emprise de la ligne de la Bièvre pour se raccorder au port multimodal de Salaise sur Saône.

Associé à la création de la plateforme d'autoroute ferroviaire et à la jonction au Lyon Turin à Grenay, puis à la création de la plateforme multimodale aux Fromentaux, le projet du CFAL permettra de capter les marchandises qui remonteront le Rhône par barge jusqu'à Salaise, l'intermodalité Rail-Fluvial-Route serait alors complète, avec une prédominance pour l'échange fluvial-rail des marchandises provenant de la Méditerranée et donc des routes fluviales marchandes.

## Approche financière

Réseau Ferré de France a présenté lors du COPIL du 9 juin, un chiffrage pour chacune des hypothèses de fuseaux de passage qui nous interpelle quelque peu.

Pour apporter un comparatif à ces données et les montants à l'échelle de projets ferroviaires similaires, nous avons dressé un tableau dont les données proviennent du site internet du Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement Durable et de l'Aménagement du Territoire, ex ministère des Transports et Ministère qui aura à prendre la décision pour le CFAL et du dossier présenté lors de la Consultation du printemps 2005.

Il convient toutefois de noter que les données pour la partie Nord ne tiennent pas compte des informations divulguées lors du COPIL à savoir **une diminution du projet** (suppression de la bretelle de Balan) **avec toutefois une plus value de 15% du montant financier.**

Projet	Nb de kilomètres	Coût estimé en Milliards d'€uros	Coût au Km en Millions d'€uros
Moyenne début 2007	100	1,7	17
LGV Bretagne Pays de la Loire	180	2,2	12,2
Contournement Ferroviaire Nîmes et Montpellier	80	1	12,5
LGV Sud Europe Atlantique	302	4,9	16,2
Perpignan Figueras	52,7	1	19
Hypothèse Nord	56	1,4	25
Hypothèse LGV Valloire	62	2,8	45,2
Hypothèse LGV – Plateau de l'Amballan	49	2,4	49
Hypothèse Sévenne	36	1,9	52
Hypothèse A46 – Sibelin Sud	27	1,5	55,6
Hypothèse Plaine d'Heyrieux – Sibelin Nord	24	1,4	58,3
Hypothèse Véga Sud Viennois	40	2,4	60
Hypothèse A46 – Sibelin Nord	22	1,4	63,6

Premièrement, il convient de s'interroger sur le delta si important entre **le coût kilométrique du projet de CFAL et les coûts kilométriques de projets similaires.** Si nous nous refusons à juger, des contraintes techniques pouvant engendrer un léger supplément financier sur tel ou tel projet, un **ratio de 2 à 5 fois plus cher** nous interpelle tout de même.

Ensuite, le coefficient multiplicateur entre la partie Nord et la partie Sud (1,8 à 2,5 fois plus cher du kilomètre) nous questionne pour un projet Sud qui était présenté **fin décembre 2005** lors du choix du fuseau Nord pour **l'hypothèse LGV Valloire** à 2 Milliards d'€uros soit 32 Millions d'€uros du Km et qui se retrouve mi 2008 à 45 Millions d'€uros du Km, soit **une augmentation de 140%**.

Enfin et à toutes fins utiles, nous tenons juste à noter que **les hypothèses au Nord de Vienne**, bien que **ne prenant pas en compte les aménagements** en termes de protection **phonique**, protection **visuelle** et de **sécurité** (notamment les passages à niveaux considérés comme des points noirs par Réseaux Ferré de France lors de la dernière tragédie qui a frappé notre Région), nécessaires jusqu'à Salaise sur Sanne, **se révèlent être les plus coûteuses au Km**.

Sans vouloir jouer les oiseaux de mauvais augure, il apparaît également une réalité à laquelle les décideurs doivent être confrontés avant de prendre leur décision. Le CFAL pour sa branche Sud ne devrait pas se réaliser avant le début de la 2<sup>ème</sup> décennie de ce siècle, période à laquelle l'agglomération lyonnaise comptera environ 150 000 habitants de plus, dont plus de 15 000 au nord de Vienne.

**Le jour où l'infrastructure rentrera en service, elle se situera en plein cœur d'une zone fortement urbanisée** et après quelques années, les décideurs se résoudront à lancer la programmation d'un nouveau contournement.

**Alors quelle solution se révélera être la moins coûteuse à terme**, le passage le long de la LGV qui d'après les données de RFF est également la moins coûteuse au Km à l'heure actuelle, ou la réalisation d'une infrastructure au Nord de Vienne et dans 30 ou 40 ans, la réalisation d'un nouvel axe qui se situera indubitablement le long de la LGV Paris Marseille.

De plus, lors du Grenelle de l'Environnement, il a été décidé par l'Etat, la construction de plus de 2 000 Km de voies nouvelles en LGV, nous espérons fortement que le coût de réalisation de ces voies s'inscrira dans la moyenne constatée en 2007 plutôt que dans les chiffres moyens annoncés dans le cadre du CFAL, ce qui conduirait l'enveloppe budgétaire à passer de 34 à plus de 90 Milliards d'€uros, sans tenir compte des mauvais castings qui induiront des doubléments d'infrastructure.

## **Conclusion**

En conclusion, nous nous inquiétons fortement de la tournure prise par le projet du CFAL, d'une infrastructure porteuse d'espoir pour les générations futures et le développement harmonieux de l'agglomération lyonnaise, **par manque d'ambition, par manque de volonté politique, l'Etat se prépare une nouvelle fois à gaspiller les deniers publics et à recommencer les erreurs du passé.**