

SYNDICAT MIXTE DES RIVES DU RHONE
porteur du SCOT

Espace St Germain - 30, Avenue du Général Leclerc – 38200 VIENNE

Extrait du Registre des Délibérations

Séance du Comité Syndical du 3 février 2009

Date de convocation : 15 janvier 2009

Nombre de membres en exercice : 35

Etaient présents : G.Banchet, O.Delorme, T.Kovacs, M.Desestret, A.Reboux, G.Vallent, P.Gagnaire, E.Celard, JM.Plasse, R.Porcheron, I.Polo, M.Kechichian (S), JL.Guerry, P.Barraud, R.Di Bin, I.Dugua Martinez, MA.Chassaing, J.Crouail, F.Charvet, J.Dubouis, M.Reber, C.Zilliox, F. Martin Rosset, P.Delaplacette, A.Ferlay (S), I.Fourel (S).

Etaient excusés : G.Rivoiron, JP. Rioult, J.Remiller, D.Cachet, R.Chaudier, N.Troncia, J.Barralier, G.Roux, Y.Cornillon, JP. Olmos.

Rapporteur : Mr Patrick GAGNAIRE, Président.

OBJET : Contournement Fret de l'Agglomération Lyonnais partie Sud – Avis du Syndicat Mixte des Rives du Rhône

NOTE DE SYNTHÈSE

Le syndicat mixte doit émettre un avis sur les études du Contournement Fret de l'Agglomération Lyonnaise (CFAL), dans le cadre de la consultation officielle sur les sept fuseaux de passage de la partie Sud, d'ici le 15 février 2009.

A l'issue de cette consultation, les études préliminaires du CFAL Sud seront finalisées pour être transmises au ministre avec le bilan de la consultation. Le ministre pourra ensuite décider du fuseau retenu et engager les études d'avant-projet sommaire.

La consultation porte sur le recensement des sensibilités du territoire au niveau de chaque fuseau ainsi que les principes d'insertion du projet. Les avis sont également sollicités sur les fonctionnalités permises et le niveau de performance atteint par ces différents fuseaux .

Au titre des fonctionnalités remplies par le CFAL Sud, l'Etat souhaite en premier lieu développer le transport ferroviaire de marchandises en améliorant les conditions de transit Nord-Sud et vers l'Italie pour le trafic national et international, notamment par la future connexion au Lyon-Turin et à la LGV Rhin-Rhône. Ce contournement permettra également le désengorgement du nœud lyonnais et contribuera au développement des services voyageurs régionaux et nationaux (en lien avec le cadencement des TER). L'étude pointe de plus l'importance de relier le CFAL aux principaux sites fret existants ou en projet ainsi qu'aux plateformes intermodales. A ce titre, l'amélioration de la desserte du site de Sibelin apparaît comme une des clefs du dispositif pour RFF.

7 fuseaux ont donc fait l'objet d'investigations, 4 au Nord de Vienne et 3 au Sud.

L'avis du Syndicat Mixte revêt une importance particulière puisque l'ensemble des 5 intercommunalités du territoire est impacté par les 7 hypothèses de passage proposées. A ce titre, RFF a présenté les différentes options de passage au conseil syndical le 16 décembre 2008.

Pour mémoire, le Syndicat Mixte des Rives du Rhône s'est déjà positionné à plusieurs reprises sur le projet de CFAL, en optant constamment pour en jumelage à la LGV : délibération du 12 janvier 2005 donnant l'avis du Syndicat sur le projet de Directive Territoriale d'Aménagement ; avis du Bureau Syndical du 8 juillet 2005 sur le dossier de consultation pour les options de passage de la partie Nord du CFAL ; délibération du 8 février 2007 donnant l'avis du Syndicat sur le rapport d'étape de l'étude de localisation d'une plate-forme d'autoroute ferroviaire dans le grand est lyonnais.

Vu l'ensemble des éléments présentés, le Conseil Syndical délibère :

Article unique : Les élus du Syndicat souscrivent aux arguments avancés quant à l'intérêt et la nécessité du CFAL. La saturation des voies en lien avec la montée en puissance des transports voyageurs régionaux, l'inadaptation des axes historiques (raccordement de St Fons, manque de capacités sur des axes à 2 X 1 voies comme Lyon – Grenoble ou Lyon – Chambéry) et l'engorgement du nœud lyonnais n'en sont que certains des éléments les plus saillants. Il faut donc développer les réponses adaptées aux risques de blocage annoncés.

Le Syndicat Mixte des Rives du Rhône souhaite émettre un avis sur ces différentes options qui allie les exigences locales (protection des populations, préservation de l'environnement...) et la satisfaction de l'intérêt général (report modal, réduction des gaz à effet de serre, compétitivité de la métropole). Cette position est d'autant plus difficile que le Syndicat est concerné par l'intégralité des tracés (les options à travers l'Ozon auront également des répercussions sur le territoire par l'évolution du trafic sur les axes historiques de la vallée).

A la lecture du rapport, il semblerait que les options au Nord de Vienne répondent à plus de fonctionnalités que celles passant plus au Sud, parmi lesquelles l'option LGV-Valloire. Or de toutes ces fonctionnalités, une seule apparaît comme indispensable, quelque soit le fuseau retenu, à la réussite du projet : la connexion avec un site ferroviaire de triage et redistribution d'envergure.

En ce sens, les élus s'interrogent sur l'opportunité de poser dès aujourd'hui la question de la pertinence de Sibelin, qui est identifié comme l'un des trois hubs nationaux (avec Paris-Villeneuve St Georges et Metz-Woippy). Cependant, force est de constater son incapacité d'adaptation aux exigences de ce siècle : manque de place pour installer des équipements permettant le transport combiné et le feroutage, manque de profondeur de voies pour accueillir des trains de plus de 750 mètres, insertion dans un tissu urbain dense, etc.

Il apparaît indispensable aux yeux des élus de réévaluer le caractère stratégique de Sibelin et d'envisager plus que sérieusement la constitution d'une nouvelle plate-forme d'échange ferroviaire plus au sud de l'aire métropolitaine, sur des tènements fonciers moins contraints. Au Sud des Rives du Rhône, la ZIP de Salaise-Sablons et le parc d'activité Nord Drôme (sur St Rambert d'Albon et Aneyron) sont deux zones d'activités qui cumulent à elles seules près de 600 ha de foncier disponibles ou en projet. La moitié seulement (ZIP de Salaise-Sablons) bénéficie à l'heure actuelle d'une desserte multimodale : le CFAL Sud, dans son option LGV-Valloire, continue à représenter la seule opportunité d'améliorer l'interconnexion et la multimodalité de ces sites d'envergure métropolitaine.

De plus, s'il est vrai que l'option LGV-Valloire est de par sa longueur, celle qui aura le plus grand nombre d'incidences sur les espaces agricoles et les milieux physiques, cette option reste néanmoins celle qui impactera le moins la population de nos communes, évitant une augmentation de trafic du fret ferroviaire dans la vallée du Rhône incompatible avec les densités urbaines et démographiques en jeu.

Reste bien évidemment le critère financier, pour lequel les montants varient du simple au double, de 1,4 Milliard € à 2,8 Milliard €, selon qu'il s'agit des tracés les plus courts traversant l'Ozon ou du tracé le plus long LGV-Valloire. Ce critère ne saurait cependant être déterminant pour plusieurs raisons :

- Ce projet s'inscrit dans une logique de très long terme et son coût sera « amorti » sur des dizaines d'années ;
- Rapporté au coût/km, l'option LGV-Valloire est « la plus économique » (46 millions d'Euros/km au lieu de 70 millions/km dans l'Ozon) ;
- Les estimations financières des options au Nord de Vienne ne prennent pas en compte le coût d'une mise aux normes actuelles des deux voies historiques de la vallée (rives droite et gauche) quant à leur insertion environnementale et phonique.

Ce dernier point rejoint la revendication première des élus qui est bien évidemment la protection des populations : la qualité de vie mais également la sécurité des biens et des personnes. Le Syndicat affiche donc sa volonté ferme que la future infrastructure soit accompagnée des mesures d'intégration et de protection des riverains les plus abouties. Cela s'entend notamment par des exigences d'intégration identiques sur tous les tracés, qu'il s'agisse de voies nouvelles ou des secteurs des axes

ferroviaires historiques de la vallée qui seront concernés par une augmentation de trafic (c'est-à-dire moins de 65 db le jour et de 60 db la nuit).

Tous les citoyens doivent disposer d'un droit et d'une considération égale quant à leur volonté de subir du moins possible la pollution sonore liée aux infrastructures de transport. Cette précision a son importance dans le cas où, malgré l'avis du Syndicat Mixte favorable à la LGV, le choix de l'Etat se porterait finalement sur une autre option. En effet, le décret n° 95-2 du 9/01/95 précise « les prescriptions applicables aux voies nouvelles, aux modifications ou transformations significatives des infrastructures existantes » : une évolution de trafic de 100 trains de 500 mètres par jour à 250 trains de 750 mètres par jour sur une voie constituent aux yeux des élus une « transformation significative » !

Le Syndicat souhaite ainsi que l'Etat s'engage clairement et fermement, quel que soit le fuseau retenu, sur l'ensemble des aménagements de sécurité et d'insertion qui devront être réalisés. Nombre de protections phoniques « promis » le long de la LGV n'ont en effet jamais vu le jour ! En ce sens, tous les « points noirs » existants ou susceptibles d'être engendrés par la réalisation du CFAL Sud devront être identifiés et faire l'objet de réponses adaptées : passages à risques (en particulier la question des passages à niveaux), zones ou établissement sensibles du point de vue sonore (hôpitaux, écoles), etc.

Le Syndicat Mixte des Rives du Rhône, vu tous les éléments en sa possession concernant le projet de CFAL Sud, affiche donc une prise de position cohérente avec la nature des avis précédemment émis, en faveur de l'option LGV-Valloire. Cette option est aux yeux des élus la seule qui assurera la viabilité technique et financière du projet à long terme tout en garantissant la protection de la qualité de vie des habitants de la métropole.

POUR	20
CONTRE	4 F.Martin Rosset, P.Delaplace, A.Ferlay, I.Fourel
ABSTENTIONS	3 R.Porcheron, I.Polo, J.L. Guerry

Pour extrait certifié conforme
Le Président,

CONSEIL SYNDICAL DU 3 FEVRIER 2009

Le président certifie que

la présente délibération a été

- reçue par la Sous-Préfecture le :

- publiée le :

Vienne, le