

PAYS DE L'OZON CONTOURNEMENT FERROVIAIRE

# La Région s'aligne sur l'avis de Fracture

Le Conseil régional demande au gouvernement de revoir sa copie sur le tronçon sud du contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise.

Le changement de majorité au Conseil régional est favorable à l'association Fracture (Fédération régionale des associations contre le train en zone urbaine et pour le respect de l'environnement). Fracture lutte contre le projet du CFAL sud (contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise).

L'assemblée régionale a adopté un vœu (abstention du PS) allant dans le sens de la fédération d'associations de riverains. Le vœu (ci-contre) était présenté par le groupe Les Républicains, divers droite, société civile et défendu par Paul Vidal (maire de Toussieu et président de la communauté de communes de l'Est lyonnais).

Fracture, qui s'oppose au fuseau choisi par l'État pour réaliser l'infrastructure, se félicite de la position de la Région.

## L'équipe de Wauquiez « va plus loin »

L'axe Grenay-Plaine d'Heyrieux-Sibelin Nord n'est pas du goût des riverains et élus locaux qui préfèrent un contournement le long de la ligne à grande vitesse "Valloire". D'après Gilles Renevier, président de Fracture, la majorité de Laurent Wauquiez « va plus loin » dans son choix que la précédente équipe.

Au printemps, le secrétaire d'État aux transports, Alain Vidalies devait choisir parmi les hypothèses de tracé et de franchissement du Rhône présentées par SNCF Réseau (ex-Réseau ferré de France, maître d'ouvrage, gestionnaire des infrastructures ferroviaires). Le ministre a préféré lancer des études complémentaires. Il a ainsi reporté, à l'été 2017, l'ouverture d'une éventuelle enquête publique. Une décision opportune en raison du calendrier électoral du premier semestre 2017. Le secrétaire d'État notait de « fortes interrogations sur l'inscription du projet au sein de son environnement. » En 2016, la préfecture appuyait : « Mais cela ne veut pas dire que la partie sud du CFAL ne se fera pas. Elle est nécessaire. »

S.M.T.



## Un ingénieur travaille sur le tracé Est

« Nous sommes satisfaits. Laurent Wauquiez a compris notre travail d'explication », confie Gilles Renevier, président de Fracture. Les dirigeants de l'association ont remercié les élus régionaux. « Nous leurs avons dit que nous allions aussi discuter du contournement autoroutier de Lyon par l'Est (CEL). » L'alignement des conseillers régionaux Les Républicains sur la position de Fracture ne politise pas pour autant l'association, assure Gilles Renevier. « Nous

travaillons avec les bonnes volontés. Ceux qui prennent des engagements politiques doivent quitter notre bureau. »

Fracture n'a pas crié victoire à la décision du secrétaire d'État sur une demande de complément d'études. « La décision entérine le passage par la Plaine d'Heyrieux ». Fracture met en garde contre « l'effet cumulatif » : ajouter du danger au danger. « On a signalé que des wagons de matières dangereuses passeront par un secteur Seveso.

Avec le déclassement de l'A6-A7, il y aura encore plus de voitures dans ce secteur. S'il y a un accident comme l'incendie de Bluestar récemment, que fera le préfet ? Il fermera l'autoroute ? »

La fédération espère progresser dans les discussions avec le préfet. L'association mandate un ingénieur pour travailler sur son alternative de fuseau le long de la LGV. « Nous voulons un chiffrage plus précis des travaux, des nuisances, pour faire un comparatif. »

## Le contournement ferroviaire de l'agglomération

Le contournement (fret) consiste à réaliser 70 km de voie nouvelle pour relier la ligne Lyon/Ambérieu-en-Bugey à la vallée du Rhône. À l'origine dédiée au fret, l'infrastructure nord et sud sera mixte.

**Selon SNCF Réseau**, le CFAL a pour but « d'améliorer le maillage du réseau ferroviaire, tout en libérant de la capacité au cœur du nœud ferroviaire lyonnais. »

**Le tronçon sud** retenu par l'État traversera la vallée de l'Ozon avant de rejoindre Sibelin puis la ligne existante en rive droite du Rhône. **Parmi les communes concernées** : Chaponnay, Toussieu, Saint-Priest, Mions, Corbas, Vénissieux, Communay, Marennes, Saint-Pierre-de-Chandieu, Saint-Romain-en-Gal (via un pont franchissant le Rhône), etc.

**Le coût, en 2008** : les tracés courts (sud)

étaient estimés à 1,4 milliard d'euros contre 2,4 milliards d'euros pour les options plus longues.

35 convois de fret passent en moyenne par jour sur la ligne existante en rive droite. Un nombre qui pourrait être multiplié par cinq avec le CFAL.

**Fracture propose une alternative** : une ligne dédiée au transport des marchandises le long de la ligne à grande vitesse "Valloire" jusqu'à la gare de Salaise-sur-Sanne (38).

Elle souligne des risques liés au passage des trains voyageurs et fret au cœur du secteur classé Seveso. D'autant que l'étude de danger de la gare de triage de Sibelin, à Solaize-Feyzin, n'est pas connue et le Plan de prévention des risques technologiques (PPRT) n'est pas prescrit.

## DU CÔTÉ DE LA RÉGION

À travers un vœu adopté en septembre, le Conseil régional Auvergne Rhône-Alpes demande au gouvernement :

► **Le traitement** du contournement fret ferroviaire de l'agglomération lyonnaise comme partie intégrante de la magistrale éco-fret (tracé qui partirait de la mer du Nord à la Méditerranée) et la mise en œuvre par l'État de tous les moyens pour garantir l'essor du transport fret ferroviaire et ainsi favoriser le report modal du fret routier vers les modes fluviaux et ferroviaires.

► **L'inscription** de la réalisation du CFAL dans une réflexion d'ensemble à l'échelle régionale et européenne.

► Une **infrastructure** dédiée pour que le contournement n'obère pas les capacités de développement du transport ferroviaire de voyageurs par l'utilisation des lignes ferroviaires existantes...

► **Le retrait** des transports de fret des lignes des rives du Rhône au profit de lignes destinées aux voyageurs pour que le contournement fret puisse constituer une réponse à la saturation des nœuds ferroviaires et routiers lyonnais et givordins.

► **La desserte** de la plateforme multimodale de Salaise-sur-Sanne par un axe dédié : privilégier le tracé jumelage LGV Valloire.

► Une **étude** comparative du tracé Plaine d'Heyrieux, en ce qu'il opère les capacités de développement du CFAL et du transport régional de voyageurs et constitue par sa localisation une augmentation du risque industriel de la vallée de la chimie, et en conséquence de privilégier le tracé jumelage LGV Valloire.