

CFAL dans la presse du mercredi 4 mars 2009

Le Dauphiné Libéré Isère Nord du mercredi 4 mars 2009

CONTOURNEMENT FERRÉ DE LYON : Quatre tracés restent en lice

Le Cfal (contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise) soumet décidément les populations du Sud-Est lyonnais à un bien triste concours, dans lequel à la fin, ce sont les éliminés qui gagnent. Hier, à l'issue du comité de pilotage réuni à Lyon, le préfet de région Jacques Gérard a confirmé l'évacuation des trois hypothèses "du milieu", celles qui transitent par le pays viennois via les vallées de la Sévenne, de la Véga, ou par le plateau de l'Amballan. « En juin dernier, nous avons déterminé le nombre de fuseaux possibles. Sur les sept, il y en a trois qui sont abandonnés », a-t-il livré dans les salons de la préfecture de région.

Le Val d'Ozon contre la ligne LGV

Aux côtés, dès lors, de ceux qui ne se contentent encore que de sourire, le trop plein d'optimisme n'étant pas vraiment conseillé dans ce projet, figurent les quatre tracés aux bords desquels on ne pleure pas encore. Car le match n'est pas terminé : au final, il se résumera bien à un choix difficile entre la vallée de l'Ozon et ses trois tracés, et les "confins" de l'Est lyonnais, sur la fameuse ligne LGV.

Le préfet a toutefois confirmé que l'une des trois variantes du val d'Ozon (A46/Sibelin Sud) n'avait que peu de chances d'être retenue au bout du compte. « Ce fuseau fait l'objet d'avis défavorables ». Le projet, au niveau de ses hypothèses, semble avoir remonté le temps en évacuant les trois fuseaux du pays viennois. Et ne s'est pas débarrassé de sa dimension dramatique. Le choix, pour le secrétaire d'État aux Transports Dominique Bussereau, sera cornélien.

Le choix ultime avant... fin 2009

Jacques Gérard, en tout cas, est resté prudent et n'a pas livré de date : « Nous allons analyser les avantages et inconvénients de chaque fuseau, pour aboutir au choix d'un seul. Dans l'année 2009... » Avec « des éléments plus précis d'ici deux ou trois mois ». Le préfet de région a tout de même admis qu'il fallait « prendre rapidement une décision. Il faudra quinze ans pour réaliser ce contournement, qui est vital. Il ne faut pas laisser cette chance historique que nous avons de le réaliser maintenant ». L'horizon s'est dégagé, hier après-midi, dans le ciel ferroviaire du pays viennois. Dans le val d'Ozon comme le long de la ligne LGV, il est toujours aussi bouché.

REPÈRES

LES 4 TRACÉS QUI RESTENT

Dans la vallée de l'Ozon, les tracés restent dans la course : "A46-Sibelin-Nord" (1,4 milliard d'€, 22 km), "Plaine d'Heyrieux-Sibelin-Nord" (1,4 milliard d'€, 24 km) et "A46-Sibelin-Sud" (1,5 milliard d'€, 27 km). Ils seront escortés par le tracé le plus à l'est "Jumelage LGV-Valloire" (2,8 milliards d'€, 62 km).

LES TROIS TRACÉS QUI SORTENT

Les trois tracés du pays viennois ont été sortis des débats : "Sévenne" (1,9 milliard d'€, 36 km), "Véga Sud-Viennois" (2,4 milliards d'€, 40 km) et "jumelage LGV-Plateau de l'Amballan" (2,4 milliards d'€, 49 km).

Philippe FRIEH

Les Réactions

Véronique Varaldi, présidente de Sévenne environnement

On est ravis, bien sûr. On a appris ça cet après-midi [hier, NDLR] et je vais envoyer un message à tous nos adhérents, essayer de prévenir tous ceux qui nous ont aidés. En tout cas, on ne s'en doutait pas. Nous n'aurions d'ailleurs pas agi comme nous l'avons fait. Maintenant, il ne faut pas se réjouir

trop vite. M. Perben avait bien un temps exclu le Val d'Ozon, qui est ensuite revenu et est dans le collimateur aujourd'hui. Tout n'est pas joué et nous resterons vigilants.

Éric Regincos, président de l'association Véga

C'est une excellente nouvelle. Le bon sens a triomphé et on est très heureux. Maintenant, nous restons très attentifs à l'avenir du projet. On a déjà assisté à des revirements par le passé, et nous restons prudents.

Fabrice Noviant, président de l'APPNV (Ligne LGV)

On est déçus, mais pas surpris. Pour rester positif, on se dit que le préfet va privilégier le projet qui sera le plus facilement finançable. Et vu qu'il en reste trois et qu'on est deux fois moins chers que les autres... Au-delà de cela, les élus de la Loire et de la Drôme se sont fortement mobilisés pour faire valoir un passage au nord plutôt qu'au sud. Nous, nous avons un conseil d'administration demain soir [ce soir, NDLR]. On va informer tout le monde et voir comment nous allons nous organiser. En tout cas, les autres associations du collectif sud nous ont bien dit que l'on pourrait compter sur leur soutien dans nos actions.

Jean-Philippe Maraud, porte-parole de Fracture (Val d'Ozon)

Malheureusement, on s'y attendait. En juin, le préfet de région savait déjà ce qui allait se passer aujourd'hui [hier, NDLR]. Cela signifie que la consultation publique n'a servi à rien. Tant mieux en tout cas pour les riverains des autres tracés. Mais les choses sont assez claires. On est déçus, mais pas résignés ! On veut vraiment que le comparatif, désormais, soit le plus fidèle à la réalité.

Philippe de Mester, directeur régional de RFF (maître d'ouvrage)

La consultation publique qui s'est achevée le 15 février a bien été prise en compte. En quinze jours, nous avons beaucoup travaillé pour mettre au point le rapport qui sera remis au ministre. En tout cas, le choix final sera fait en fonction de la dimension de l'utilité socio-économique du projet. Car cette ligne ne viendra pas de nulle part pour aller nulle part.

Le Progrès du mercredi 4 mars 2009

Contournement ferroviaire de Lyon : le choix des extrêmes

Les trois fuseaux intermédiaires arrivant près de Vienne ont été abandonnés Il resté quatre tracés en concurrence

A défaut de connaître tracé qu'empruntera la partie sud du contournement ferroviaire de Lyon, on sait depuis le comité de pilotage de cette infrastructure majeure qui a eu lieu hier après-midi, quels « chemins » il ne prendra pas.

« Le tracé sud du contournement connu en 2009 »

Après une consultation publique de trois mois menée par RFF (Réseau ferré de France) et une réunion à la préfecture de trois heures, Jacques Gérard, le préfet de Région, a annoncé que trois des sept fuseaux qui avaient fait l'objet d'études poussées, présentés en juin dernier sont abandonnés. Il s'agit des trois tracés intermédiaires (Sévenne, Véga- Sud Viennois, jumelage LGV Plateau de l'Amballan) arrivant, depuis Grenay à proximité de Vienne. Un certain consensus s'est dégagé pour estimer que ces options ne présentaient guère d'intérêt C'est un choix des extrêmes qui a été arrêté hier, puisqu'il ne reste plus en concurrence que les trois fuseaux cousins, les plus courts, débouchant sur la plate-forme de triage de Sibelins proche Lyon, et le fuseau le plus long dit Jumelage LGV-Valloire, qui rejoint la Vallée du Rhône au sud de Saint-Rambert d'Albon. Autant dire qu'il n'y aura pas de consensus lors du choix ministériel final, les deux grandes options ayant leurs fervents défenseurs, mais aussi détracteurs. Le préfet de Région a légèrement éclairci l'horizon, en jugeant que le tracé A 46 Sibelin-Sud qui traverse le cœur du Val d'Ozon qui pose les problèmes écologiques les plus sensibles avaient peu de chances d'être retenu. RFF va donc approfondir ses études sur le plan technique, mais aussi financier, sur les fuseaux restant en concurrence, afin qu'une décision soit

arrêtée d'ici la fin de l'année. « On devrait avoir beaucoup avancé dans deux à trois mois », a confié Jacques Gérard, qui a insisté aussi sur les travaux de protection phonique et d'amélioration sur la rive droite du Rhône qui devraient être entrepris, ainsi que sur le renforcement de la ligne historique reliant Sibelin à Vénissieux. Le contournement ne verra, pas le jour avant une quinzaine d'années.

Le projet du tronçon nord (Ambérieu / Grenay), qui lui est décidé, doit faire encore l'objet d'améliorations dans le domaine environnemental, afin de pouvoir être soumis à l'enquête publique dans un délai de neuf mois.

François Samard

« Deux visions du projet vont s'opposer »

Une cinquantaine d'adhérents de la fédération d'associations d'un grand sud-est lyonnais, « Fracture », étaient massés hier après-midi devant les grilles de la Préfecture, pour rappeler leur opposition à un tracé situé trop près de Lyon, traversant des zones fortement peuplées.

Plusieurs banderoles étaient déployées pour dénoncer « un contournement fret au rabais », « 300 000 habitants impactés », ou encore « une concentration de risques, une population en danger », et même une référence à AZF. Autant de slogans de nombreuses fois répétés lors des précédentes actions de « Fracture ». Associés aux élus de Parler, plus discrets hier, ils avaient manifesté le 21 janvier à Paris. Les représentants des associations avaient aussi rencontré le directeur des infrastructures terrestres le 2 février dernier, lors de la tenue du comité interministériel à Lyon. Le comité de pilotage n'aura pas gommé leurs craintes, puis les trois fuseaux cousins reliant Grenay à Sibelin, contre lesquels ils se battent depuis des années, restent en concurrence avec celui qui est le plus long, et donc le plus éloigné de l'agglomération lyonnaise. Le plus coûteux aussi, selon RFF : 2,8 milliards d'euros, soit le double des hypothèses « Sibelin ». Des chiffres que contestait hier soir avec virulence Jean-Louis Puchol, le président de « Fracture », qui avait participé au comité : « Ces estimations ne tiennent compte que de la construction des nouvelles infrastructures et pas de l'aménagement des anciennes. Dans le cas des tracés courts, elles seront beaucoup plus importantes, et on arrivera à un coût équivalent entre les deux tracés. Désormais, ce sont véritablement deux visions du projet qui vont s'affronter. Soit on fait un contournement minimaliste, soit on veut se donner les moyens de réaliser un vrai contournement, qui permettra un véritable report modal. C'est une erreur de vouloir desservir Sibelin, car cette plate-forme n'est pas adaptée pour les enjeux futurs. »

Paul Vidal, Président de l'association d'élus Parler, et son prédécesseur aujourd'hui député, Raymond Durand, partagent eux aussi cette opinion, et rappellent que Sibelin est en zone Seveso, ce qui ne facilitera pas le projet. « On a beaucoup parlé d'environnement, d'économie, d'entreprises lors de ce comité, mais pas d'êtres humains », déplorait hier soir Paul Vidal.

Partisan du tracé jumelée à la ligne LGV, éloigné donc du sud-est lyonnais, André Gerin, député-maire de Vénissieux, envisage dans un communiqué de soumettre ce projet à un référendum en Rhône-Alpes, tout en déplorant l'absence lors du comité des présidents de la Région, du Grand Lyon et du conseil général du Rhône.

ES.