



**Fédération Régionale des Associations Contre le Train en zone Urbaine
et pour le Respect de l'Environnement**

Salle Millan

Place Honoré de Balzac

69800 Saint Priest

tel : 06.16.81.78.53/06.16.81.78.70

Contribution de FRACTURE à la consultation sur la partie Sud du CFAL.

FRACTURE regroupe aujourd'hui les associations de 27 communes du Sud-Est Lyonnais et de la Rive Droite du Rhône, représentant 4 000 adhérents.

ADEC de Chaponnay; **ADEPT** de Toussieu; **AIL de Manissieux/Mi-Plaine/La Fouillouse** de Saint-Priest; **APACHE** de Mions; **Halte Bruits et Vitesse** de Vénissieux Saint-Priest

Le FER Autrement de Communay, St Symphorien d'Ozon, Sérézin du Rhône, Simandres, Solaize et Ternay ; **Marenes contre les nuisances** de Marenes, **RESPECT Environnement** de Saint Pierre de Chandieu, **Sauvegarde Rive Droite** de Loire sur Rhône, St Romain en Gal, Ste Colombe, St Cyr sur le Rhône, Ampuis, Tupins-Semons, Condrieu, Vérin, St Michel sur Rhône, Chavanay, Malleval, Saint-Pierre de Bœuf, Limony, Serrières

Sur le fond du dossier

Un dossier qui ne situe pas le projet à la bonne échelle...

De manière générale et comme nous l'avons déjà exprimé lors de la consultation sur la partie Nord en 2005 puis à l'occasion du débat public sur les transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien en 2006, nous pensons que le dossier soumis à consultation ne présente pas le projet à la bonne échelle.

Il y a en effet 2 manières de concevoir ce projet : soit en tant que choix politique national de développer un service qui contribuera à atteindre les objectifs du Grenelle de l'Environnement, soit en réaction à une situation existante localement,

Autrement dit, soit le projet est abordé comme un des maillons d'une infrastructure nationale voire européenne pour le trafic fret Nord-Sud (magistrale Eco-Fret) ou vers l'Italie.

Soit on le conçoit comme un élément de maillage de l'étoile lyonnaise permettant de régler les problèmes de saturation et de relier les lignes existantes aux projets de lignes nouvelles.

Le dossier proposé par Réseau Ferré de France présente un projet de maillage local (cf. paragraphe De grands enjeux pour un grand projet en page 30 du volet 1, Dossier commun) qui de ce fait cherche à contourner la Part-Dieu, la tranchée de la Guillotière, le raccordement de Saint-Fons et la section Saint-Fons-Grenay au lieu de contourner l'agglomération.

... qui ne répond pas aux bonnes questions...

L'erreur d'échelle amène à mettre sur un pied d'égalité l'enjeu même de report modal du fret de transit et des opportunités fonctionnelles locales comme la desserte des entreprises locales, la liaison voyageurs Saint-Etienne-Saint-Exupéry ou encore la desserte de Sibelin.

Nous pensons que la compétitivité du fret ferroviaire, comme celle du transport maritime ou fluvial, pour les flux de transit doit être la priorité absolue dans ce type de projet et que les opportunités fonctionnelles ne sont que des options supplémentaires susceptibles de départager différentes hypothèses qui couvriraient l'enjeu principal à égalité.

Rappelons par ailleurs que Sibelin n'est pas adapté au tri des trains de fret de nouvelle génération (d'une longueur de 1000 à 1500 m).

Rappelons enfin que c'est le transport par conteneurs qui connaît aujourd'hui la plus forte expansion et qui répond le mieux aux critères de multimodalité (maritime, fluvial, ferroviaire, routier).

Le doublement de la capacité du port de Fos sur mer générera près de 100 convois ferroviaires supplémentaires dans la vallée du Rhône au départ d'une plate-forme multimodale que la région situe à Salaise sur Sanne.

Sibelin ne permettant pas le traitement de conteneurs, il est indispensable de prévoir la création de cette plate-forme, hors agglomération et sur le tracé de la magistrale Eco-Fret.

Notre position

Notre position repose sur 5 constats :

- ✓ L'Est de Lyon est la zone à plus forte expansion démographique de l'agglomération. Il y a donc un enjeu tout particulier à ce que le contournement de l'agglomération contourne ce territoire.

Sans même réaliser de projections futures, voici notre estimation actuelle du nombre de personnes qui seraient impactées par les différentes hypothèses de passage.

	A46 Sib. Nord	A46 Sib. Sud	Heyrieux Sib. Nord	Sévenne	Véga	Amballan	Valloire
Nb de personnes vivant dans bande de 1km	26 100	23 600	22 200	13 700	10 600	9 600	6 700
Nb de personnes vivant dans bande de 4km	124 200	112 600	107 900	67 200	52 000	43 100	28 600

- ✓ Après une croissance du trafic TER de +60% en 10 ans, la région Rhône-Alpes prévoit un quadruplement de ce même trafic d'ici à 2030 (cf. étude de la région du 17 juin 2008).
- ✓ Dans tous les domaines de l'activité économique, la rationalisation des flux, obtenue par leur séparation et leur massification, a permis des gains d'efficacité, de productivité et de qualité.
- ✓ Ce dossier traite indirectement du problème des transports dans la vallée du Rhône, l'une des zones les plus saturées de France. Il ne s'agit donc pas de n'importe quel projet fret et mérite une attention toute particulière.
- ✓ Après l'achèvement du doublement du port de Fos sur mer, ce seront près de 100 convois ferroviaires supplémentaires qu'il faudra acheminer depuis l'hinterland de ce port (que la région situe à Salaise sur Sanne) jusque dans toute l'Europe.

Elle vise à **contraindre** le report modal plutôt qu'à l'**accompagner**.

Elle consiste à privilégier une ligne dédiée fret avec qualité garantie et flux massifiés et dont le tracé lui procure, par construction, la meilleure compétitivité par rapport à la route sans altérer les possibilités de développement des TER.

Rappelons qu'après rencontre de l'ensemble des grands élus de Rhône-Alpes et analyse détaillée du cahier des charges fixé par la décision ministérielle du 16 mai 2003, la commission technique de FRACTURE a élaboré une alternative qui répond à l'ensemble des objectifs du cahier des charges et aux attentes de ces élus.

Rappelons aussi **la position du maître d'ouvrage** qui, il y a 7 ans, lors du **débat public**, au moment même où on étudiait l'opportunité du projet, **plaidait pour un projet dédié fret** :

QUELLES CARACTÉRISTIQUES POUR UNE LIGNE DESTINÉE AU FRET ?

■ **LES TRAINS DE FRET ONT DES BESOINS SPÉCIFIQUES**

Les trains de marchandises sont lourds et relativement lents (100 à 140 km/h). Le tracé qu'ils empruntent ne peut supporter des pentes aussi fortes que celles des lignes à grande vitesse (de 0,8 à 1,25 % au maximum au lieu de 3,5 %), mais peut être plus sinueux à condition que cela n'allonge pas trop les distances. Une ligne destinée au fret doit en outre permettre d'accéder aisément aux différentes gares de triage et aux chantiers de transport combiné, tout en prenant en compte les problèmes particuliers posés par ce type de trafic : bruit nocturne, risques liés aux transports de matières dangereuses, etc.

■ **L'INTÉRÊT D'UNE LIGNE DÉDIÉE AU TRAFIC FRET**

Le mélange des trafics fret et voyageurs est à éviter autant que possible lorsque ces deux trafics sont importants. D'ailleurs, les lignes les plus efficaces actuellement pour le fret n'ont pas ou peu de trafic voyageurs. C'est le cas d'une partie de la «grande ceinture» en Île-de-France, de la ligne de la Bresse ou de celle empruntant la rive droite du Rhône. Pour donner au contournement de Lyon une efficacité maximale, le principe d'une ligne dédiée au fret peut être envisagé dans la mesure où ce trafic est important et où les TGV ont déjà leur propre contournement. Quant aux liaisons régionales (TER), elles doivent passer par Lyon.

L'opportunité a été démontrée sur ces bases.

L'étude des différentes hypothèses se doit de s'appuyer sur les bases mêmes qui ont permis de démontrer l'opportunité du projet.

... et ne respecte ni la lettre ni l'esprit des textes qui encadrent le déroulement de tels projets.

Sur le dossier soumis à consultation

Le dossier de consultation (Volet 1 : Dossier commun et volet 2 : Etudes préliminaires partie Sud) que présentent Réseau Ferré de France et la Direction Régionale de l'Équipement ne respecte ni l'esprit ni la lettre d'un ensemble de textes internes à l'administration pour la conduite de tels projets d'infrastructures et d'un ensemble de textes législatifs.

Il ne permet donc pas de susciter, sur des bases transparentes et objectives, le débat contradictoire nécessaire à l'émergence de la solution qui présentera le meilleur rapport coût/avantages et pourra ultérieurement être soumise à enquête publique.

Non respect de la circulaire Bianco

Depuis la circulaire Bianco du 15 février 1992 relative à la conduite des grands projets nationaux d'infrastructures, le maître d'ouvrage est tenu de mener un débat « *transparent et démocratique* » qui permette de répondre aux « *questions posées quant à leur intérêt économique et social et quant à leur impact en matière d'aménagement du territoire* ».

Le dossier mis à la consultation n'offre pas la transparence nécessaire à ce débat.

En particulier, il n'identifie pas les « *potentialités créées par cette infrastructure* » ni ne présente une « *synthèse des perspectives d'aménagement faisant apparaître les orientations en matière de développement, de protection et de mise en valeur des territoires* ».

Non respect de la circulaire Seligman

La circulaire n°2000-98 du 28 décembre 2000 relative aux modalités d'élaboration des grands projets d'infrastructures ferroviaires prévoit que la consultation s'effectue sur la base de documents d'études préliminaires contenant notamment « un dossier d'évaluation socio-économique et financière qui décrit les prévisions de trafic et les scénarios de desserte qui les sous-tendent, compte tenu de l'articulation du projet avec les autres modes de transports ».

L'annexe II décrit la composition type du dossier des études préliminaires et notamment du dossier d'évaluation socio-économique et financière.

Nous demandons que ce dossier d'évaluation socio-économique et financière soit fourni à l'ensemble des organismes consultés.

Non respect de l'instruction cadre

L'instruction cadre (IC) relative aux méthodes d'évaluation économique des grands projets d'infrastructures de transport du 25 mars 2004, mise à jour le 27 mai 2005 et ses annexes fixent les conditions d'application des dispositions de l'article 14 de la loi du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs.

Le paragraphe 4 du chapitre Introduction de cette instruction vient préciser par son alinéa a) le contenu de l'évaluation socio-économique identifiée dans le circulaire Seligman.

Il mentionne que « les valeurs globales doivent être soigneusement décomposées et analysées en tant que telles dans leurs différentes composantes économiques et environnementales ».

Ce n'est pas le cas du dossier soumis à consultation.

Le paragraphe 4 du chapitre Introduction précise également via ses alinéas b) et c) les conditions de présentation et de communication du bilan socio-économique.

Entre autres éléments, ces alinéas mentionnent la nécessité de

- ✓ faire apparaître les éléments du projet liés à la prise en compte des effets environnementaux, l'impact sur les trafics attendus
- ✓ d'explicitier les hypothèses et les méthodes de calculs et présenter la sensibilité des résultats aux hypothèses
- ✓ d'établir avec soin et d'explicitier la ou les situations de référence
- ✓ de faire un effort sensible d'explication, de présentation et de vulgarisation

Le paragraphe 6.2 du chapitre VI, page 25 va même plus loin puisqu'il souligne « la nécessité de décomposer, d'expliquer et de vulgariser » et « la nécessité de définir les 3 paramètres qui ont la plus grande incidence sur le bilan actualisé des projets et sur le classement des différents projets ».

Nous demandons que le dossier de consultation contienne ces éléments.

En particulier, nous demandons qu'il décrive la situation de référence et fasse clairement apparaître l'impact sur les trafics attendus. Enfin, nous demandons que l'évaluation des coûts (qui se limitent aux pages 136 et 137 du dossier d'études préliminaires) s'accompagne d'explications sur le périmètre couvert et d'une présentation des hypothèses retenues et de leurs risques.

Le paragraphe 2.3 du chapitre II traite de la définition des opérations et mentionne que chaque projet doit comprendre non seulement l'investissement principal mais aussi, le cas échéant, les investissements d'accompagnement rendus inéluctables du fait de sa réalisation ou jugés nécessaires pour lui conférer sa pleine efficacité.

A titre de comparaison, voici les coûts, estimés par nos soins, de chaque hypothèse après intégration des aménagements nécessaires (sécurisation des passages à niveau de la Vallée du Rhône et remise à niveau sur les lignes existantes : Ballast, Caténaire, Protections phoniques ..etc..)

	A46 Sib. Nord	A46 Sib. Sud	Heyrieux Sib. Nord	Sévenne	Véga	Amballan	Valloire
Coût estimé en 2007 par RFF des lignes nouvelles	1,4 Md €	1,5 Md €	1,4 Md €	1,9 Md €	2,4 Md €	2,4 Md €	2,8 Md €
Coût Total du projet après aménagement	2 Md €	2,1 Md €	2 Md €	1,9 Md €	2,4 Md €	2,4 Md €	2,8 Md €

L'annexe 1 (valorisation tutélaire des effets indirects ou non marchands) dans son chapitre III décrit la méthode de valorisation des impacts sonores d'un projet aux bords de son tracé mais aussi sur d'autres infrastructures dont le trafic est modifié par cette réalisation.

Le projet soumis à consultation est un maillon essentiel du projet plus large de magistrale Eco-fret. Sa réalisation aboutira à une augmentation sensible du trafic fret comme la reconnue RFF, en présence du Sous-Préfet de l'Isère, le 28 janvier à Vienne.

Pour permettre la comparaison des différentes hypothèses de passage, nous demandons que l'évaluation prenne en compte les aménagements (liés à l'infrastructure elle-même mais aussi à la protection des riverains qui auraient à subir une augmentation sensible des nuisances) rendus inéluctables sur les voies existantes pour chaque hypothèses entre chaque point de jonction dans la vallée du Rhône et le point de débouché commun vers Andance/Saint-Rambert d'Albon.

Le paragraphe 4.1 du chapitre IV souligne dans son alinéa a) qu' « un effort particulier devra être fourni dans la modélisation des trafics dans les grands couloirs de transport interrégionaux, dans les percées montagnardes, et en agglomération ».

La plupart des hypothèses soumises à consultation sont à la fois en agglomération et dans le couloir de la vallée du Rhône.

Ce même paragraphe traite dans son alinéa b) de l'étude de marché qui « partira de l'analyse des flux existants, de leur évolution dans le temps, du partage de ce trafic entre les différents modes de transport ... », de la « prévision d'évolution du marché » et des « objectifs commerciaux » du maître d'ouvrage.

Enfin, le paragraphe 4.2 mentionne que l'évaluation présentera les résultats des prévisions de trafic en distinguant le trafic dans la situation de référence (en l'absence de projet), le trafic transféré sur les modes concurrents et le trafic induit (effet d'ordre du projet) »

Nous demandons que ces éléments soient produits par RFF.

Nous demandons notamment, que le maître d'ouvrage justifie l'hypothèse selon laquelle les 3 fuseaux les plus au Sud ne capteraient que 50 % du fret (cf. schémas pages 126 à 129).

Nous demandons également que soit clarifiées les hypothèses de répartition de trafic entre la rive gauche et la rive droite du Rhône en aval du point de jonction.

Enfin, nous notons que le dossier ne présente aucun élément sur l'évaluation des avantages (cf. chapitre V) ce qui prive le lecteur de toute possibilité de mesure de la rentabilité financière.

Rappelons que la rentabilité financière, le risque financier et l'impact sur les finances publiques de l'état et des collectivités territoriales sont aussi des éléments d'évaluation décrit dans l'instruction cadre (cf. chapitre VII).

L'ensemble de ces manques nous amènent à dire que le dossier ne permet pas une analyse objective des différentes hypothèses et même, qu'il ne donne pas une vision à long terme du projet (alors que le chapitre 4.3 mentionne la nécessité d'une perspective de très long terme, souvent supérieure à 30 ans) et que la comparaison est faussée puisque l'évaluation de la plupart des critères (et notamment le coût et la population) est faite sur des hypothèses de passage ayant le même point de départ (secteur de Grenay) mais pas le même point d'arrivée.

Non respect du code de l'environnement et de l'arrêté du 8 novembre 1999

L'article L.571-9 du code de l'environnement et l'arrêté du 8 novembre 1999 relatif au bruit des infrastructures ferroviaires apportent un cadre législatif au principe de l'instruction cadre selon lequel chaque projet doit comprendre non seulement l'investissement principal mais aussi, le cas échéant, les investissements d'accompagnement rendus inéluctables du fait de sa réalisation ou jugés nécessaires pour lui conférer sa pleine efficacité.

Il mentionne en effet que « lorsque des travaux d'aménagement sont prévus sur une infrastructure et qu'ils ont pour effet d'accroître, à terme, les niveaux sonores dus à l'infrastructure d'au moins 2 dB(A) » le maître d'ouvrage est tenu de limiter l'impact acoustique de l'infrastructure en privilégiant « le traitement de l'infrastructure à la source ».

Comme nous l'avons mentionné plus haut, RFF a reconnu, lors de la réunion publique à Vienne le 28 janvier dernier, en présence du représentant de l'état, Monsieur le Sous-Préfet de l'Isère, que le CFAL conduira à un accroissement notoire du trafic existant avec des trains de nouvelle génération de plus de 800 m de long.

Cet accroissement conduira inéluctablement à des travaux d'aménagement non prévus au contrat de plan Etat- Région (suppression de passages à niveau comme le mentionne le dossier d'études préliminaires en page 30, traitement acoustique à la source...) que nous demandons à voir intégrés dans le coût des différentes hypothèses.

Conclusion

Tous ces manques nous conduisent à considérer que le dossier d'études préliminaires n'est pas suffisamment étayé pour permettre de susciter, sur des bases transparentes et objectives, le débat contradictoire nécessaire à l'émergence de la solution qui présentera le meilleur rapport coût/avantages et pourra ultérieurement être soumise à enquête publique.