



Fédération FRACTURE.
Salle Millan, Place Balzac. 69800 Saint-Priest

Conseil d'Orientation des Infrastructures
Monsieur David VALENCE, Président

Tour Séquoia
1, place Carpeaux
92099 PARIS LA DEFENSE CEDEX

Courrier adressé en recommandé avec AR

Copies :

M. Clément BEAUNE, Ministre du Transport
Mme Fabienne BUCCIO, Préfète Région Auvergne Rhône-Alpes
M. Jean-Luc FUGIT, Député 11^{ème} circonscription du Rhône

Vendredi 10 mars 2023

Objet : Rapport du Conseil d'Orientation des Infrastructures publié le 24 février 2023

Monsieur le Président du Conseil d'Orientation des Infrastructures,

Après avoir pris connaissance de votre rapport de synthèse et de son annexe dans la version que vous avez publiée le 24 février dernier, nous tenons à vous faire part de nos réflexions sur les prises de positions du COI vis-à-vis des projets qui impactent directement le Sud-Est lyonnais, à savoir le CFAL-Sud projet de contournement fret ferroviaire de Lyon, tout comme le projet autoroutier d'élargissement de l'A46-Sud, ainsi que le pont ferroviaire sur le Rhône au Sud de Lyon, ou encore les zones quasi blanches de transports en commun et les problèmes de mobilité non-résolus.

Nous pensons que les éléments que nous vous avons préalablement transmis dans nos courriers du 4 avril 2022 et du 1^{er} décembre 2022 vous auraient permis d'avoir une autre vision des projets précités.

Vous trouverez en annexe des précisions sur chacun des projets ainsi que sur nos attentes. En espérant que ces éléments vous permettront de mieux comprendre les enjeux dans notre secteur, recevez, Monsieur le Président, nos respectueuses salutations.

PO


Le président de FRACTURE
Gilles RENEVIER
mg.renevier@free.fr
06 16 81 78 70



La Vice-présidente de FRACTURE
Fabienne MARGUILLER
fabienne.marguiller@gmail.com
06 19 24 73 61

Annexe à la lettre FRACTURE du 10 mars 2023 adressée au COI

1 – Le CFAL-Sud, Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise-Sud

A la lecture du rapport, il nous apparaît que vous semblez considérer que le tracé du CFAL-Sud est acquis et immuable, ce qui est une erreur d'appréciation. En effet, en plus des éléments que nous vous avons déjà communiqués dans nos deux précédents courriers, vous trouverez ci-après quelques éléments factuels justifiant notre position :

- Le CFAL Sud ne fait à ce jour l'objet d'aucune DUP ;
- Le débat public de 2001 justifiait la création du CFAL avec des arguments sur le développement du fret ferroviaire, lesquels se sont avérés au fil du temps fantaisistes pour ne pas dire mensongers ;
- Depuis le débat de 2001, le CFAL-Sud n'a fait l'objet que d'une pseudo concertation en 2014, mais non-garantie par la CNDP, et s'appuyant sur un projet qui ne respectait pas la décision ministérielle de 2009 notamment en matière d'enfouissement du projet ;
- Alors que le projet initial devait-être réservé uniquement au fret pour de meilleures performances (le mélange fret et voyageur nuit à l'efficacité), pour des raisons politiques qui nous échappent (où que l'on comprend trop bien) il a finalement été décidé d'accepter les voyageurs pour la desserte de l'aéroport Saint Exupéry, à la demande des Stéphanois alors que cela leur ferait gagner moins de 3 minutes de trajet !
- Depuis plus de 20 ans, la Fédération FRACTURE défend un tracé alternatif le long de la LGV qui pourrait descendre le plus loin possible au Sud afin d'avoir une ligne dédiée, donc plus performante et mieux à même de répondre aux exigences de vitesse et de grande longueur des trains, attendues notamment par l'Europe pour les corridors Européens ;
- Ce tracé alternatif-là que l'on propose, bien que consommateur de foncier, limiterait fortement cet impact en étant juxtaposé à la LGV (sauf pour quelques courtes sections afin de respecter les pentes exigées pour le fret). En rejoignant les lignes de la vallée du Rhône vers St Rambert d'Albon et en empruntant l'ancienne ligne (dont l'emprise foncière existe toujours) St Rambert/Beaurepaire, l'impact foncier resterait limité ;
- Pour mémoire il existe à St Rambert d'Albon un franchissement ferroviaire du Rhône qui est sous-exploité et qui dans la configuration précitée pourrait éventuellement remettre en cause la nécessité d'un nouveau pont sur le Rhône au sud de Lyon ;
- Le tracé du projet CFAL-Sud actuel via la gare de triage de Sibelin est le moins optimal pour répondre aux exigences du RTE-T (notamment le règlement adopté le 6 décembre 2022 par l'Europe), afin de répondre aux exigences de sécurité par rapport aux matières dangereuses et aux installations SEVESO, et encore moins pour faciliter la réhabilitation de trains de voyageurs en rive droite du Rhône comme attendu après le débat de 2019 sur le NFL ;
- Un CFAL-Sud performant le long de la LGV devrait même descendre jusqu'à se connecter avec la ligne Grenoble/Valence au niveau de la gare TGV de Valence ;
- Le développement d'un RER à la Lyonnaise pourrait s'avérer incompatible avec l'intensification du trafic fret desservant la gare de triage de Sibelin dans le tracé actuel.
- Nous ne cesserons de rappeler qu'empiler les risques au même endroit proche des zones urbaines est une aberration criminelle (fret de matières dangereuses + gare de Sibelin + usines classées Seveso + autoroute A7 + urbanisation)
- Au contraire, le tracé CFAL-Sud le long de la LGV que nous prônons comme alternative libérerait des sillons voyageurs sur la portion Grenay-St Fons et capterait de manière efficace l'éventuel trafic de fret du Lyon-Turin. Ce qui permettrait ainsi d'éviter la mise à 4 voies de Grenay St Fons, voire le pont supplémentaire de Givors dédié au fret.

2 – Le pont ferroviaire au Sud de Lyon

Ce projet ne faisait pas partie du débat public de 2001. Il est apparu explicitement dans la pseudo concertation de 2014 relative au CFAL-Sud comme étant un maillon de celui-ci. Dans votre rapport annexe il apparaît page 54 que le pont sur le Rhône ne serait plus lié au CFAL-Sud. Une fois de plus la transparence n'est pas au rendez-vous et aucune étude sérieuse n'est à la disposition du public pour justifier l'intérêt réel du projet et surtout son emplacement dans une zone très urbanisée (pour un projet évalué à 510 M€ page 53 de votre rapport annexe, cela manque de débat).

Si un tracé alternatif le long de la LGV était retenu pour le CFAL-Sud comme Fracture le demande, cela remettrait en cause la justification de ce pont (voir ci-dessus au point 1). De même la demande de développement de trains de voyageurs sur la rive droite du Rhône peut interférer avec la nécessité d'un nouveau pont pour le fret. Enfin, si comme nous le demandons au point 5 ci-dessous, l'accès à la vallée de la Maurienne pour les trains en provenance/destination du Sud était privilégié par Valence, Moirans et Grenoble, cela aussi remettrait en cause la nécessité d'un nouveau pont.

3 – L'élargissement de l'Autoroute A46-Sud et shunt

Bien que votre rapport annexe consacre près d'une page à ce projet, il apparaît que vous n'avez pas intégré les vrais enjeux. Vous affichez au point 4.9 de votre rapport annexe « Le COI souligne que le projet offrirait une option alternative à un grand contournement autoroutier ... » ce qui est démenti par les chiffres en notre possession. Vous vous appuyez entre-autre sur la contre-expertise TTK qui a été réalisée en amont de la concertation de 2021 et dont les chiffres, dévoilés au cours de la concertation, démontrent le manque de pertinence.

L'étude de trafic rendue publique en cours de concertation, --et avec difficultés puisqu'il a fallu des demandes réitérées du public et une exigence des garants,-- a fait l'objet de nombreuses questions sur l'incohérence de ses chiffres, questions qui n'ont d'ailleurs toujours pas eu de réponses à ce jour de la part des maîtres d'ouvrages.

Sur le plan de la pollution l'étude prospective d'ATMO-AURA de janvier 2021 démontre qu'en dehors de la baisse due aux améliorations techniques des moteurs (NOX), et contrairement aux affirmations d'ASF, les autres polluants seront en augmentation (notamment particules fines). On notera au passage la mauvaise foi des maîtres d'ouvrages qui n'ont pas intégré cette étude à la concertation (malgré les nombreuses questions sur le sujet) alors qu'ils en disposaient depuis plusieurs mois. Cette étude n'a été rendue publique par ATMO-AURA qu'en mai 2022 (soit 8 mois après la fin de la concertation). De plus, et avec difficulté, FRACTURE a obtenu les hypothèses de trafic retenues dans l'étude ATMO et qui démontrent là encore des incohérences dans la prise en compte du trafic. La pollution du centre-ville de Lyon doit-elle être transférée à la périphérie ?

Sur le plan du financement A46-Sud : l'Etat n'a pas prévu de mettre un centime. Or le projet, contrairement à ce qu'affiche ASF, ne pourra pas être financé par l'allongement de la convention avec l'Etat (Loi 2015-990 du 6 août 2015). De même il paraît difficile, comme l'affiche ASF en deuxième solution, qu'il soit financé par l'augmentation des péages. En effet la jurisprudence du Conseil d'Etat est assez constante en la matière et refuse les financements par adossement. La décision n°462752 du 27 janvier 2023 est venue le rappeler en annulant le financement du Contournement Ouest de Montpellier (COM).

Le rabattement à terme de l'ensemble du trafic de transit sur l'A46-Sud ne peut-être une solution pour des raisons de saturation du trafic, de pollution et surtout du risque de blocage. L'accident de matière dangereuse sur l'Autoroute A7 à Chasse sur Rhône le 18 mai 2022 en a été la triste illustration grandeur nature, puisque l'autoroute a été fermée près de 24 heures avec saturation de toutes les voies secondaires sans possibilité d'itinéraire de délestage.

A ce jour l'A46-Sud (autoroute Européenne à double titre E15 et E70) ne répond pas aux exigences des règles Européennes (notamment règlement 15664 du 6 décembre 2022 et accords AGR du 1^{er} novembre 2016), et toutes les hypothèses réalistes que l'on peut faire aujourd'hui démontrent que la situation ne s'arrangera pas avec l'élargissement de l'A46-Sud. La DREAL elle-même a reconnu le 24 février 2023 que l'élargissement ne réglerait pas le problème dû au mélange des trafics.

On peut regretter que le COI n'ait pas examiné plus objectivement le problème du trafic de transit dans la traversée de la grande Métropole Lyonnaise et qu'il n'ait pas non-plus sollicité de la part de l'Etat l'étude d'autres possibilités comme le prolongement de l'A432 jusqu'au Sud de Vienne (expertise TTK de 2013).

4 – Mobilités

Après de nombreuses demandes écrites de FRACTURE, et la recommandation d'un débat sur le sujet par le COI.2018 : le Ministre des transports Clément BEAUNE a lancé le 21 novembre 2022 un COPIL pour l'ensemble des problèmes de mobilité. Malheureusement plus de trois mois après et une timide réunion le 24 février 2023 avec la DREAL, nous sommes inquiets sur les résultats que pourraient produire ce COPIL et nous craignons que ce soit l'occasion pour la DREAL d'essayer de convaincre de la nécessité de l'élargissement de l'A46-Sud et du passage à 4 voies de la section Grenay-St Fons plutôt que d'avancer sur les mobilités. En parallèle, le SYTRAL a lancé une consultation (10 janvier à 10 mars 2023) sur le futur plan de mobilités de la Métropole de Lyon élargie, et en parallèle dans son règlement adopté le 6 décembre 2022, l'Europe impose à la Métropole Lyonnaise de disposer avant le 31 décembre 2027 d'un Plan de Mobilité Urbaine Durable (PMUD). Quelle est la crédibilité pour ce COPIL et tous ces plans en devenir ? Comme vous l'écrivez dans votre rapport il serait temps de passer aux actes en faveur de la mobilité, mais nous craignons que la route soit encore trop longue.

5 – Divers

Dans votre rapport vous affichez une priorité à l'axe Modane-Dijon pour alimenter en direction du nord la future liaison Lyon-Turin. De la même façon nous considérons que pour l'alimenter en direction du Sud, l'axe Montmélian-Grenoble-Moirans-Valence devrait-être privilégié. Pour mémoire, et malgré une très courte section à voie unique, cette ligne est au même gabarit que les voies de la vallée du Rhône (voir carte SNCF en pièce-jointe) et il est prévu de passer à 4 voies à l'horizon 2035 le tronçon commun entre Grenoble et Voreppe. De même et en cas de besoin il pourrait très facilement être instauré à Portes-lès-Valence (au Sud de Valence) une fonction relai, enfin il existe un pont sur le Rhône au Sud de Valence (Livron/La Voulte) pour rejoindre la rive droite du Rhône. Cela soulagerait d'autant le NFL et pourrait ainsi remettre en cause le projet de pont sur le Rhône au sud de Lyon.

Pour le point d'étranglement que constitue le nœud routier de Givors : on constate que suite à l'annulation du projet Autoroute A45 une certaine somme d'argent est disponible mais que les choses, du moins officiellement, n'avancent guère. On a bien eu quelques échos qu'un COPIL aurait été constitué (auquel nous n'avons jamais été conviés), mais rien de plus. On retrouve là encore, la séparation des projets, qui finit par exaspérer les gens (nœud de Givors, nœud de Ternay, élargissement A46-Sud, pont ferroviaire sur le Rhône, ... et tout cela dans le même secteur ...).

Conclusion

Si l'on prend en compte le coût du futur pont sur le Rhône (510 M€), le coût du passage à 4 voies de la section Grenay-St Fons (1 000 M€) et le coût du CFAL-Sud sur le trajet tel qu'envisagé (1 350 M€) : cela représente déjà une belle somme qui pourrait-être investie dans un CFAL-Sud sur un autre tracé : le long de la LGV (la distance entre St Pierre de Chandieu et Valence TGV = moins de 80 km).

Pour l'élargissement de l'A46-Sud : sachant que rien ne garantit ni sa réalisation ni son efficacité, ne serait-il pas plus judicieux de mettre dès maintenant des moyens dans les mobilités alternatives au trafic d'échange et au trafic local ? Puis, si le trafic de transit le nécessite : alors envisager un prolongement de l'A432 vers le Sud de Vienne qui serait logiquement financé par sa mise en concession.

Vous allez vraisemblablement être sollicité par le gouvernement pour la mise en œuvre des différents plans mobilités sur la France. Nous vous demandons ainsi de mieux cerner les problématiques de notre territoire afin d'apporter des réponses que nous serions en droit de trouver plus pertinentes afin que ces projets d'avenir soient ambitieux et judicieux au long cours, tant par leurs dispositions que par leur efficacité, sans oublier leur sécurité pour les populations.

Page 5/5

La Fédération Régionale FRACTURE dénombre 28 communes réunies en 10 associations locales qui militent pour le respect de l'environnement et celui des populations impactées par les infrastructures routières et ferroviaires

