

<https://pierre-alainmillet.fr/CFAL-pour-un-vrai-contournement-de>



CFAL, pour un vrai contournement de l'agglomération

- Lecturesâ€ -

Date de mise en ligne : mercredi 10 décembre 2014

Copyright © Blog Vénissien de Pierre-Alain Millet - Tous droits réservés

Le maire de Corbas a fait récemment une déclaration sur le projet de contournement ferroviaire de l'agglomération Lyonnaise qui prend un peu à contre-pied les positions « consensuelles » pour les communes du Sud de Lyon portées notamment par l'association PARFER. La ville de Corbas est effectivement touchée par le tracé de ce projet pour lequel le préfet organise une concertation publique qui n'associe que les villes directement concernée, comme si les conséquences des choix qui seront fait n'avaient pas d'impacts sur les villes voisines, et notamment les villes de la ligne historique, dont Vénissieux.

Rappel pour ceux qui ne connaissent pas ce projet.

La circulation ferroviaire historique passe au cœur de Lyon, à la Part-Dieu, y compris le trafic marchandise, y compris le trafic de transit. Pour la ville de Lyon, c'est un double enjeu, car cela pèse sur les conditions du trafic voyageur dans cette grande gare centrale surchargée que certains veulent transformer à la Parisienne avec des voies souterraines, immense projet dont personne ne sait comment le financer. Mais c'est aussi un enjeu environnemental puisque dans ce trafic, circule des trains de matières dangereuses, notamment pour la desserte de la vallée de la chimie.

Depuis très longtemps, un projet de « contournement ferroviaire de l'agglomération Lyonnaise » est à l'étude, et la géographie, mais aussi l'inégalité territoriale Est-Ouest traditionnelle, fait que ce projet passe à l'Est de l'agglomération [\[1\]](#).

Il a été découpé en deux tronçons, Nord et Sud. Le tracé Nord a été validé et les études lancées. Il devrait voir le jour dans les 10 ans, et la gare de la Part-Dieu serait alors débarrassé du trafic marchandise de transit. Reste donc le tracé Sud dont plusieurs variantes ont fait l'objet de discussions animées ces dernières années avec plusieurs conseils municipaux rassemblant toutes les communes du Sud, Vénissieux compris, pour demander un tracé éloigné de l'agglomération, afin de limiter les nuisances.

Car où va passer ce trafic dont Lyon ne veut légitimement plus, et que le tracé Nord va conduire vers Grenay sur la ligne historique Lyon-Grenoble ? Si rien n'est fait, ce trafic repassera justement par Vénissieux St-Fons, reproduisant ce que Lyon ne veut plus, mais dans sa première couronne, bloquant pour longtemps le développement potentiel du trafic passager sur la gare inter-modale de Vénissieux, et avec des conséquences lourdes sur un territoire qui ne connaît que trop bien les risques industriels et les infrastructures de transport.

Or, une commission mise en place par le gouvernement vient de reporter la réalisation de ce tronçon Sud aux calendes grecques [\[2\]](#). Cette commission qui a été médiatiquement présenté comme un travail au service du développement durable, a surtout été une commission de « réduction massive des dépenses publiques prévues ».

Avec l'avancée des études du tronçon Nord, le préfet vient de relancer la concertation sur le tronçon Sud pour vérifier son utilité et confirmer alors ou pas un tracé proposé par l'état que les communes ont jusqu'à maintenant refusé. Le maire de Corbas est dans son rôle en s'exprimant pour sa ville dans ce débat.

Il y avait deux tracés en débat et Jean-Claude Talbot vient de dire en gros que le plus simple était sans doute de les rejeter tous les deux pour en revenir à la ligne historique.. Géographiquement, la ville de Corbas ne serait plus concernée.

Le tracé « long » passerait le long de la voie de la ligne à grande vitesse du TGV, pour rejoindre le Rhône au Sud de Vienne. Ce tracé renverrait le trafic international au loin, libérant les voies existantes pour le trafic destiné à l'agglomération, mais bien entendu est le plus cher, avec des contraintes conjuguées des exigences du TGV (pas trop de courbes pour la vitesse) et du fret (pas trop de pentes pour des trains lourds).

L'autre tracé retenu par l'état passe au plus court à travers la plaine de Corbas pour rejoindre Sibellin, la gare de triage du Sud de Lyon, une des trois dernières grandes gare de triage de la SNCF, gare qui joue un rôle vital pour la desserte économique par le fer de l'agglomération lyonnaise. Ce tracé est moins cher que le premier, mais bien sûr plus proche des zones urbaines et donc avec un impact plus important et un coût potentiel très élevé si les riverains sont protégés correctement. Une hypothèse d'un tracé totalement enfoui a été abandonné pour son coût.

Jusqu'alors, tous les maires du Sud s'exprimaient ensemble pour le tracé long. Mais Jean-claude Talbot voit bien que ce tracé long est totalement refusé par l'état et que la pression monte sur un tracé qui aurait un impact réel sur sa ville.

C'est un fin connaisseur des transports et du rail, et il part d'un constat malheureusement partagé. Le fret ferroviaire est en pleine déconfiture, sa part de marché dans le transport des marchandises se réduit continuellement et on peut donc se demander pourquoi financer de si lourdes infrastructures pour une demande qui n'existera plus dans 20 ans. La régression constante en Europe de l'Ouest, et donc en France, des industries lourdes et de l'industrie chimique, qui sont de grandes utilisatrices du transport ferroviaire, ne permet pas d'envisager une reprise de ce trafic. Seul, le trafic des containers est en progression. Enfin, l'endettement historique de notre pays laisse peu d'espoir quand à notre capacité à financer ce projet malgré les aides attendues de l'Europe.

Ce n'est pas toute l'Europe de l'ouest, mais il est vrai que l'économie Française, avec une désindustrialisation qui se poursuit, des modes de production industrielles sans stock qui exige une livraison en juste à temps [3], et des décennies de politiques de transport tournées vers la route, des décennies d'investissements publics sur les autoroutes, et de priorité au TGV pour le rail, ont produit ce que tout le monde connaît : les norias de camions sur les routes, et de moins en moins de wagons sur les rails.

Les politiques publiques restent les mêmes. Les discours nous disent qu'il faut moins de camions, on annonce des taxes, mais en même temps, on autorise les camions de 40 tonnes. Jean-claude Talbot m'a dit en souriant que c'est Charles Fiterman, ministre communiste des transports, qui a supprimé le lien entre tarif ferroviaire et tarif routier qui bloquait le développement du poids lourd. Le choix de la route contre le fer est donc ancien et malheureusement les politiques alternatives n'ont pas été vraiment défendues.

Le maire de Corbas part de ce constat pour dire que plutôt que de rechercher un investissement public impossible par les temps qui court et qui ne serait utile que dans l'hypothèse d'un changement global des politiques industrielles et logistiques, il vaut mieux s'appuyer sur les infrastructures existantes en dépensant moins au total, mais pour le faire dans de bonnes conditions pour les riverains. Il est vrai qu'alors, les riverains concernés ne sont plus à Corbas, mais à Vénissieux et St-Fons.

Sa position a le mérite de souligner le lien entre infrastructures publiques et développement économique, entre investissement public et cadre de vie des habitants, et de nous confronter à la difficulté des choix politiques.

Si on laisse faire les « forces invisibles du marché » qui poussent nos sociétés vers le « tout sur la route », le « tout tout de suite », et en même temps vers l'aggravation des inégalités sociales. Dans ce cadre, le maire de Corbas n'a sans doute pas tort, et il ne fait que dire à tout le monde ce que les décideurs se sont sans doute dit depuis longtemps, le contournement CFAL Sud ne se fera jamais.

Aux habitants de prendre conscience de cette situation et de mettre en débat tout ce qui peut ouvrir les possibilités de vraies alternatives, qui supposerait des politiques publiques portant à la fois sur le développement et l'organisation de l'industrie, sur les politiques de transport et de développement de l'agglomération Lyonnaise et notamment de son plan de déplacement.

Pour la ville de Vénissieux, il y a trois dossiers très concrets qui sont au cœur des conséquences de ce dossier

- l'avenir de la gare de Vénissieux, 3e gare multi-modale de l'agglomération et qui pourrait jouer un rôle important dans le plan de déplacement de l'agglomération, si on en fait une grande gare SNCF
- les conditions du projet Ubagare, qui peut devenir un nouveau quartier en bordure du centre ville, mais aussi du développement des quartiers riverains de la ligne SNCF
- les conditions de desserte des zones industrielles de Vénissieux, dont par exemple l'entreprise Carbone Savoie, qui a un transit quotidien avec son usine en Savoie, transit qui se fait par camion, car la SNCF ne propose plus le service « wagon isolé » qui répondrait au besoin de cette entreprise

La maire de Vénissieux vient d'écrire au préfet pour rappeler la position ancienne et affirmée de la ville. Mais il est important que les Vénissiens prennent conscience que ce projet est en train de se jouer sans eux, et peut-être contre eux.

[1] on sait d'ailleurs que le vieux projet de contournement Ouest pour la route (le « COL ») est presque officiellement abandonné par l'état et les collectivités au profit d'un alourdissement des autoroutes existantes à l'Est. encore une fois, la géographie sert d'excuses pour conserver le principe immuable de développement de Lyon : à l'Ouest, les riches, à l'Est, les pauvres, les infrastructures et leurs conséquences.

[2] expression dont je rappelle qu'elle veut dire, jamais, puisque les calendes sont un jour particulier du calendrier romain, jour où on devait payer ses dettes, mais qu'il n'existe pas dans le calendrier grec.

[3] on livre des pièces automobile sur les chaînes de montage plusieurs fois par jour, à l'heure près et directement au poste de travail. autant dire qu'il est impossible de les livrer en train. J'ai eu l'occasion dans ma vie professionnelle de voir un équipementier automobile livrer 27 rétroviseurs à un constructeur en taxi de St-Claude à Sochaux, en urgence car la chaîne allait s'arrêter faute de stock et ne pouvait attendre la livraison du lendemain.