

Contournement ferroviaire : une concertation publique est lancée

Fret ferroviaire. Décidée par le Préfet, elle va durer trois mois à partir du 6 octobre. Les opposants de l'association Fracture organisent déjà des réunions publiques.

CFAL, le retour. L'association Fracture (1) a mis en ligne une pétition afin d'informer les populations sur les avancées du projet CFAL Sud (Contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise). Elle organise aussi des réunions publiques qui précèdent le lancement, par le préfet de région Jean-François Carencio, d'une concertation publique, à partir du 6 octobre pour une durée de trois mois.

Le projet du CFAL Nord et Sud a été pensé afin « d'améliorer le maillage du réseau ferroviaire, tout en libérant de la capacité au cœur du nœud ferroviaire lyonnais [...] », indique Réseau ferré de France. La concertation, préalable à une enquête publique, porte sur le tracé du tronçon Sud du CFAL, Grenay-Plaine d'Heyrieux-Sibelin Nord et le pont franchissant le Rhône au niveau de Givors. Ce tronçon devrait traverser Saint-Pierre-de-Chandieu, Mions, Toussieu, le nord du Pays de l'Ozon, Corbas, Feyzin, la gare de triage de Sibelin à Sérézin-du-Rhône avant de continuer vers le Sud,

probablement sur la rive droite via un pont au-dessus du Rhône, au niveau de Givors puis à Loire, Saint-Romain-en-Gal, Ampuis, Condrieu... À l'origine dédié au fret, le projet est prévu pour une circulation mixte marchandises et voyageurs. Le fuseau Plaine d'Heyrieux-Sibelin Nord a été acté par l'État et RFF. « Le but de la concertation est de préserver les emprises de terrains nécessaires le temps voulu », remarque Gilles Renevier, le nouveau président de Fracture.

L'alternative de Fracture

Les opposants au tracé brandissent la menace d'un accident majeur en zone urbanisée, les nuisances pour l'environnement et les populations. Ils proposent une alternative : réaliser le CFAL Sud le long de la ligne à grande vitesse Sud-Méditerranée jusqu'à la gare de triage de Salaise-sur-Sanne (36). Fracture assure que RFF « a minimisé » le coût du tronçon Sud (1,4 milliard) et met en garde contre le caractère « obsolète » de la gare de triage de Sibelin. « C'est une décision politique de garder Sibelin comme grand hub régional », déclare Gilles Renevier et Marcel Jean-Jean, président de l'Adec (Association de défense de l'environnement Chaponnais). Cette concertation, nouvelle étape du projet, intervient malgré les recommandations de la commission Mobilité 21, livrées en juin 2013. La commission, nommée par le gouvernement « pour décider des futurs projets de transports à financer avait classé le projet



Des écoles impactées ?

Fracture dit avoir fait « un calcul précis, entre Grenay et Salaise-sur-Sanne, sur le nombre d'enfants impactés en raison du passage du CFAL à moins de 500 mètres d'un établissement scolaire. On a compté 45 000 enfants avec le tracé de RFF et 1 000 enfants avec notre alternative », pointe Gilles Renevier.

du CFAL Sud en 2^e priorité, en vue d'une révision d'engagements mais seulement à partir de 2030 ». Pour Fracture, qui se réserve le droit d'attaquer au tribunal la future déclaration d'utilité publique, le CFAL devrait être intégré aux « discussions sur le nœud ferroviaire lyonnais ».

Sabrina Madaoui-Termeaud

(1) Fédération régionale des associations contre le train en zone urbaine et pour le respect de l'environnement. Prochaines réunions publiques mardi 30 septembre à 20 h 30 à la salle des fêtes de Toussieu puis début octobre (à déterminer). Pétition : <http://fracture-web.net>

Repères

Les dates clés du CCFAL

2002 : naissance du projet d'un contournement fret ferroviaire de l'agglomération lyonnaise.

2005/2006 : le fuseau Grenay-Plaine d'Heyrieux-Sibelin Nord est acté par l'État.

2007 : Dominique Perben (UMP), ministre des Transports, revient sur le fuseau choisi par l'État.

2009 : confirmation du fuseau Plaine d'Heyrieux-Sibelin Nord par le secrétaire d'État aux Transports Dominique Buisseret (UMP).

Juin 2013 : rapport de la commission Mobilité 21 sur les projets nationaux d'infrastructures de transport.

6 octobre 2014 : lancement de la concertation publique par le préfet.

« Arrêtons le carnage, réfléchissons ! »

Gérard Banciet maire d'Ampuis, membre de Parler, premier vice-président du Scot (schéma de cohérence territoriale) Rives du Rhône

Ma position et celle de mes collègues n'a pas changé : c'est une aberration de vouloir, dans ce tracé sud, utiliser les voies de chemin de fer existantes. Très concrètement dans ma commune, cela revient à faire passer des convois de fret européens, d'une longueur certaine, transportant des matières souvent dangereuses, à 10 mètres de la cour d'école où jouent 250 gamins à la récré. Je n'ose pas imaginer ce type de convois au ras des habitations. Je suis inquiet. Et c'est la même chose à Saint-Romain-en-Gal ou à Sérères. Nous ne militons ni contre le fret ni contre le

projet de contournement de l'agglomération lyonnaise. Nous voulons un projet raisonné. Il faut une vraie réflexion sur le doublement de la ligne TGV Sud-Méditerranée qui est en zone moins urbanisée. [...] Arrêtons le carnage et réfléchissons ! Avec Parler (association d'élus riverains), nous envisageons l'idée d'un nouveau conseil municipal extraordinaire élargi à toutes les communes adhérentes pour réaffirmer notre position. On est reparti dans le combat. Pour ma part, je demande à l'État d'arrêter les décisions arbitraires et de tenir compte des avis des gens de terrain ».



« L'économie française a besoin de débouchés pour le fret »

Jean-François Carencio, Préfet de Région et du Rhône

« Il faudra faire le CFAL, indispensable à la circulation du fret au niveau national et européen. L'Europe s'apprete à lâcher une masse financière (300 milliards d'euros) pour les grands travaux. Notre responsabilité sera d'être prêt à ce moment-là. Il faut réserver les terrains [...] Il faut arrêter de se faire peur, qu'ils arrêtent (Fracture, ndr) de dire que je ne consulte pas, je lance une consultation. Je respecte les procédures. L'attitude de Fracture n'est pas celle de gens de concertation [...] L'économie française a besoin de débouchés pour le fret. L'Europe

a besoin de grandes infrastructures ferroviaires pour éviter d'avoir des camions partout. On parle d'un projet qui se réalisera dans 20 ou 30 ans [...] L'alternative n'est pas de mettre les nuisances chez les autres [...]. Nous avons déjà sept bandes de roulement Nord-Sud, Fracture dit qu'il faut en créer une 8^e alors que le Rhône et la voie ferrée rive droite ne sont pas saturés. Sibelin n'est pas obsolète, c'est une belle infrastructure [...]. Je ne sais pas ce qu'il sortira de la concertation [...]. Je crois en l'intérêt général. Tout le monde va avoir droit à la parole, même Fracture. »

Combronde fait rouler six trains hebdomadaires entre Veauche et Fos

29 | 9 | 2014

Transports. Via sa filiale Ferrovergne, le groupe auvergnat a installé une plateforme dédiée à Veauche. Son premier train à destination de Fos-sur-Mer est parti en juillet.

Lorsque le groupe auvergnat Combronde a repris le site SNCF de Veauche, dédié à Badoit, il avait déjà son idée en tête. Via sa filiale Ferrovergne, il avait déjà mis en place une offre combinée de containers maritimes à partir de sa base de Gerzat dans le Puy-de-Dôme.

À Veauche, outre une capacité de 21 000 m² de stockage, il disposait d'un terminal embran-

ché doté de quatre voies ferrées et d'un tirage de trois voies. Il n'en fallait pas plus pour, qu'aux côtés des activités traditionnelles de transport routier et de logistique industrielle, le groupe développe son offre rails sur le secteur Loire/Haute-Loire. Il dispose pour cela d'un parc de 105 wagons gérés en propre.

« Le premier train en direction de Fos a été mis en place en juillet. Depuis, nous avons renforcé l'équipe et nous sommes désormais sur trois rotations hebdomadaires » se félicite Jean-François Frère, directeur administratif et financier du groupe. Des trains chargés de containers (un parc de 200 containers est stocké sur le site) au départ de Veauche chez les clients, ou déposés chez eux à l'arrivée de Fos. « Beaucoup d'entre eux utilisaient le train ou les barges à Lyon. Notre offre leur permet de raccourcir le chemin », ajoute Éric Cham-

peyrel, directeur général de Ferrovergne, nouvel arrivant dans le groupe.

Et ça marche puisqu'à ce jour, près de 25 clients ont fait confiance à ce mode de transport. « Ce sont essentiellement des logisticiens en import et des industriels en export. Ces clients sont à 90 % issus de la Loire mais nous ne désespérons pas de séduire également ceux de la Haute-Loire. Le potentiel existe et ce secteur d'activité est en pleine croissance », poursuit Éric Champeyrel.

Des facilités douanières

L'offre de services s'accroît également avec la mise en place, sur le site de Veauche, de la procédure Fero-maritime qui comprend d'ores et déjà la préparation aux normes sanitaires pour l'export alimentaire, l'entretien et la pose d'isolations pour les containers, et bientôt les facilités douanières.

« Cela va permettre aux impor-



Photo Claude Essertel

750

tateurs de récupérer leurs marchandises sur le site en évitant ainsi l'attente au port. On va servir de zone douane, sous le contrôle des autorités. Nous devrions être validés plateforme douanière en octobre ou novembre 2014 » considère le directeur général de Ferrovergne.

La structure a d'ores et déjà créé 15 emplois sur la plateforme de Veauche (sur un total de 75 salariés). Nombre qui devrait passer à une quarantaine d'ici fin 2015. « Cette activité va se développer fortement dans les années à venir. Elle est complé-

C'est en mètres, la longueur des trains qui partent sur Fos à partir de la plateforme de Veauche. Composés de 41 wagons, ces trains sont limités à 1600 tonnes brutes.

mentaire des transporteurs routiers locaux. Ils peuvent venir chez nous, Nous ne les empêchons pas de prendre le train en marche » lance Jean-François Frère, comme un appel du pied aux confrères du secteur. ■

Jacques Perbey

Repères

Le groupe Combronde

- Siège à Thiers (63).
- Chiffre d'affaires : 74,34 millions d'euros en 2013.
- 14 plateformes dont 6 embran- chées (comme Veauche).
- 602 salariés (75 sur Veauche).
- 850 cartes grises et 400 moteurs.
- 11 locotracteurs dont 3 à Veauche.

France 5 questionne l'aspect écologique de la voiture électrique

09 octobre 2014 | Actu-Environnement.com

Dimanche 12 octobre à 20h40, la chaîne France 5 diffuse un reportage de 50 minutes sur la voiture électrique (VE). Alors que le ministère de l'Ecologie souhaite promouvoir les VE dans le cadre du [projet de loi sur la transition énergétique](#), le reportage de Martin Mischi, intitulé "la voiture électrique, pas si écolo", vient donner une vision en demi-ton de ce modèle de voiture.

Un nouveau mode de déplacement

Le reportage propose le témoignage de deux détenteurs d'un VE, l'un pleinement satisfait, l'autre déçu. Il ressort que côté coût, la facture semblerait peser en faveur de l'électrique. Alors que pour un parcours moyen de 40 km par jour, un modèle thermique consommera 130€ essence / mois, le VE présente l'avantage de ne consommer que 35€ électricité / mois. Mais attention, le réalisateur pointe le coût caché : l'achat d'un VE va de pair avec la location d'une batterie dont le tarif s'élève entre 80 et 100€ / mois. A cela, s'ajoute le prix du véhicule environnant les 24.000€, très au-dessus d'un modèle thermique standard.

La question de l'[autonomie](#) est également soulevée. Le journaliste a loué un modèle électrique pour un trajet Paris / Honfleur, soit 200 km équivalent à l'autonomie d'un VE promise par le constructeur, ici une Nissan Leaf. Les résultats ne se sont pas révélés probants. Plusieurs aspects sont également abordés : le [déploiement des bornes de recharge](#) sur le territoire ainsi que ses conséquences sur le [réseau électrique](#).

Quel impact sur l'environnement ?

La fabrication d'un moteur électrique n'est pas sans effet sur l'environnement. La batterie du véhicule contient du lithium, [métal stratégique](#) extrait au Chili, qui nécessite un important volume d'eau dans son extraction, illustre le reportage.

Le deuxième point clé traité par le réalisateur est la production d'électricité pour satisfaire à l'alimentation du véhicule, qui va à l'encontre de l'argument selon lequel le VE est propre et contribue à la lutte contre la pollution atmosphérique. En Chine, par exemple, pays actuellement ciblé par [certains constructeurs](#), l'électricité provient à 80% du charbon. Côté français, la production électrique repose à 75% sur le nucléaire. Ici, vient témoigner Stéphane Lhomme de l'[Observatoire du nucléaire](#) qui dénonce le report de la pollution des villes vers les abords des centrales nucléaires. En effet, il semblerait que sous la pression de l'exécutif européen, les constructeurs automobiles, et notamment Renault avec la Zoé, se soient lancés dans le développement de l'électrique afin de répondre à la [réglementation européenne](#) qui exige qu'à l'horizon 2020, les véhicules n'émettent pas plus de 95 gr CO₂ / km.

Article publié le 09 octobre 2014



Keolis

Mobivia GROUPE

Fondation
PSA PEUGEOT CITROËN
Un monde en mouvement

Communiqué de presse

Mercredi 17 septembre 2014

Mieux et Autrement : la juste place de la voiture dans la mobilité de demain

A l'occasion de la semaine européenne de la mobilité qui se déroule du 16 au 22 septembre 2014, France Nature Environnement (FNE), la Fondation PSA Peugeot Citroën, Mobivia Groupe et Keolis, publient un guide intitulé « La juste place de la voiture dans la mobilité de demain ». Ce guide met en lumière la nécessité de dépasser le modèle traditionnel de la « voiture solo » dont l'impact environnemental n'est plus à démontrer pour entrer dans l'ère de la mobilité propre, partagée, connectée, inter et multimodale. Ce changement de modèle passe par le développement d'un mix d'offres complémentaires en matière de déplacements, mais aussi par une volonté politique affirmée et par l'accompagnement de changements de comportement profonds.

Un dialogue nécessaire

La mobilité se trouve à la croisée des préoccupations économiques, sociales et environnementales. Aujourd'hui notre modèle de mobilité doit évoluer et se réinventer. Pour définir la juste place de la voiture dans la mobilité de demain, des représentants de France Nature Environnement, Keolis, MOBIVIA Groupe et la fondation PSA Peugeot Citroën ont choisi de mettre en commun leurs réflexions pour faire émerger des solutions, à différentes échéances.

Ce guide s'adresse aux associations, élus, et acteurs économiques pour les aider à accompagner les mutations vers un nouveau modèle de mobilité. Réalisé dans un esprit de dialogue riche et constructif, cet ouvrage est un véritable guide d'aide à la décision.

Pas la fin de la voiture mais la fin du tout « voiture solo »

Au-delà de la question de la motorisation et du mix énergétique, qui constitue un vrai sujet en soi, un modèle durable de mobilité suppose de passer d'une logique individualiste à une logique de partage. Il faut développer des offres alternatives à la voiture solo qui s'articulent autour de la marche, du vélo, de l'auto-partage, du covoiturage, de l'éco-conduite et des transports publics afin de concilier respect de l'environnement, bien-être, qualité de vie des individus, liberté de déplacement et dynamisme économique. La voiture a donc toute sa place dans cette approche globale, articulée et durable mais une voiture de plus en plus décarbonée.

Place à la voiture partagée et connectée

Face aux progrès restant à accomplir pour concilier nos besoins de mobilité et respect de l'environnement, France Nature Environnement, Keolis, MOBIVIA Groupe et la fondation PSA Peugeot Citroën se sont mobilisés en faveur de la voiture partagée, solidaire et interconnectée. Elle fait consensus et est complémentaire des autres modes de transport.

La mobilité, grande oubliée du projet de loi sur la transition énergétique et pour la croissance verte

Les quatre partenaires rappellent le rôle des pouvoirs publics dans l'avènement d'une mobilité multi et intermodale. Comme d'autres modes de transport, la voiture a toute sa place dans une nouvelle politique des transports. Le projet de loi sur la transition énergétique devra fournir les conditions d'une mobilité désormais choisie et non plus subie, adaptée aux besoins et respectueuse de notre environnement.

Pour Denez L'Hostis, président de France Nature Environnement : « *nous avons la conviction que cette collaboration avec plusieurs acteurs majeurs du secteur des transports nous aidera tous à accélérer l'avènement d'une nouvelle politique de mobilité intégrant à la fois l'impact écologique de nos déplacements, mais aussi la lutte contre la précarité générée par des modes de transport encore trop dépendants des hydrocarbures.* »

[Télécharger le guide](#)