



Commission Technique
Association des Citoyens de la Côtère contre le CFAL

Le 31 octobre 2008

Note de synthèse sur le
Contournement Ferroviaire de l'Agglomération
Lyonnaise

L'association A3CFAL, dans ce document, soumet à ses élus et à Monsieur le Ministre un rappel de la chronologie et de l'environnement «Transport» qui a régné et contribué au choix du Fuseau A du CFAL Nord.

Il met en évidence le fait que les critères qui ont prévalu au choix du Fuseau A en 2001 sont aujourd'hui caducs et qu'il convient, pendant qu'il en est encore temps, de reconsidérer le périmètre d'étude.

Voici, restituée, la chronologie des études et des prises de décision concernant le choix du tracé du Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise (CFAL).

2001

Critères 2001

L'étude du CFAL avait pour objectif de :

- Permettre de contourner le noeud ferroviaire Lyonnais,
- Favoriser le développement des transports régionaux TER.

Conjoncture 2001

- L'activité fret est en constante diminution.
- Le prix du pétrole est stable autour de 25\$ le baril.
- Le développement du "tout routier" est à son apogée.
- Les TER sont moribonds.

L'observation des éléments cités ci-dessus est pleinement en cohérence avec l'enquête d'utilité publique de 2001. Mais la CPDP - qui n'a enquêté que 4 mois (contre 2 ans pour le Contournement Ouest Lyonnais) - n'a pas su rencontrer le public impacté par le CFAL avec les conséquences suivantes :

- **L'incidence du phasage sur les TER n'a pas été mise en lumière.**
- **Le périmètre d'étude présenté est déjà architecturé autour du « Fuseau A phasé » et du « Fuseau C », en s'appuyant sur :**
 - les raccordements TER au CFAL,
 - l'optimisation des voies existantes (phasage) (*cf. Annexe 1 : périmètre d'étude 2001*).

2003

En 2003, la décision ministérielle de Messieurs De ROBIEN ET BUSSEREAU :

- fractionne le projet en Nord-Sud,
- montre les synergies avec l'itinéraire fret du Lyon-Turin,
- confirme l'intérêt des "raccordements TER" en direction de Saint-Exupéry.

- **De nouveau, cette décision ministérielle privilégie une orientation implicite vers le "Fuseau A".**

2005

Conjoncture 2005

- Le plan fret proposé par M. Véron (FRET SNCF) se met en place avec l'objectif de développer les volumes transportés. La chute semble inexorable.
- Le prix du pétrole a doublé depuis 2001. La parité €/€ a absorbé en partie cette hausse.
- Les TER se développent. La région Rhône-Alpes relance des investissements significatifs en matériel. Le trafic a sensiblement augmenté.

L'enquête administrative de Mai 2005 propose 4 fuseaux correspondants aux critères initiaux mais continue d'orienter le choix vers le « Fuseau A ».

Ses arguments sont :

- le **"phasage financier"**,
- le **"raccordement voyageur dans le secteur de Beynost"** qui est présenté comme le plus court chemin vers Saint-Exupéry (*cf. Annexes 2, 2.1, 2.2 et 2.3*),
- le **la non découpe de nouveaux territoires.**
⇒ Argument simple à formuler mais ô combien coûteux à assumer avec 21 ouvrages d'art sur 16 Km et un pur exercice de style d'ingénierie pour franchir l'aire d'autoroute de Dagneux (*cf. Annexe 3 : aire de repos de Dagneux*) !

En revanche, **cette enquête ne tient pas compte de l'impact négatif du « phasage technique »** sur le développement du TER de la ligne Ambérieu-Lyon, **ni du risque SEVESO II Haut** du site ARKEMA à Balan.

- **La décision ministérielle de décembre 2005 retient obstinément le "Fuseau A ».**
- **La Région et le Grand-Lyon sont alors favorables à ce tracé car – à ce stade - il inclut les raccordements TER et passe sous silence les conséquences négatives du « phasage ».**

2006

L'ouverture à la concurrence des marchés du fret fragilise encore plus Fret SNCF, qui n'a toujours pas enrayer sa chute. Le site de Sibellin est confirmé au niveau National dans sa position centrale pour la reconquête des "trains fractionnés". 262 gares de fret sont fermées.

2007

En 2007, la décision ministérielle du Ministre M. Perben :

- supprime le « raccordement voyageur dans le secteur de Beynost » au vu de son peu d'intérêt (pourtant un argument majeur de l'adhésion de la Région Rhône-Alpes),
- confirme l'orientation d'une réalisation par "Phases successives",
- demande une étude sur les scénarii de saturation de la ligne historique dans les zones phasées de Dagneux-Ambroay et Leyment-Ambroay.

Accessoirement, pour le Sud, elle retire « la vallée d'Ozon » du périmètre d'étude ; cette dernière sera réintroduite très rapidement par souci d'équité.

Eté 2007, l'A3CFAL met en évidence auprès des élus locaux et du grand public la réalité du "Phasage" dans ses incidences :

- économiques,
- environnementales,
- sécuritaires (tracé à l'intérieur du périmètre séveso),
- transports régionaux (TER).

Automne 2007, **A3CFAL participe au forum électronique initié par le Grenelle de l'environnement** pour y contester les procédés peu démocratiques qu'elle subit dans ce dossier. Démarche confirmée de vive voix, conjointement avec un élu local, lors de la réunion interrégionale d'Annecy, organisée pour le Grenelle de l'environnement.

Conjoncture 2008

- Le prix du pétrole a sextuplé depuis 2001. Le message de la hausse constante fait son chemin. Les prévisionnistes de l'OCDE annonçaient pourtant en 2005 que le pétrole serait à 35\$/baril en 2030 ⁽¹⁾...
- Une prise de conscience nationale du besoin impérieux d'accélérer la reconquête du fret ferroviaire est acquise.
- Les TER voient leur activité progresser de façon constante, avec des augmentations annuelles de plus de 10%.

Cf. graphiques en Annexe 5 :

- évolution du trafic Fret 2001-2008

- évolution TER ligne Lyon-Ambérieu

- évolution du cours du baril de pétrole

- **La croissance programmée des TER et du Fret fait que le CFAL, tel qu'il a été défini en 2001 (phasage et raccordements voyageurs) n'est plus adapté.** Le nouvel environnement impose l'abandon du CFAL phasé et démontre **l'obligation d'une infrastructure dédiée au fret et TGV**, afin de délester la ligne historique Lyon-Ambérieu au lieu de la saturer.
- Aujourd'hui, **la Région Rhône-Alpes, le "Grand-Lyon", les élus locaux, régionaux et nationaux ont tous rappelé que « le phasage est inenvisageable et contraire à l'esprit de leurs choix de 2005 »** (cf. Annexe 4 : extrait du verbatim du Mini grenelle de Villieu et compte-rendu COPIL juin 2008).
- **Pour assurer le développement en parallèle des TER et du fret, le "Fuseau A phasé" est inadapté et contreproductif.**

Ainsi, le fuseau A "non-phasé" réapparaît comme ce qu'il a toujours été :

- **Le PLUS long,**
- **Le PLUS cher,**
- **Le PLUS impactant pour l'aménagement des territoires,**
- **Le PLUS impactant pour les bassins de population.**

(1) Perspectives économiques de l'OCDE no. 76 : « Le scénario de référence de l'OCDE utilisé ici fait apparaître une hausse tendancielle du prix réel du pétrole de 27 dollars le baril en 2003 à 35 dollars le baril en 2030 (prix exprimés en dollars de 2000) si les parts de marché initiales OPEP/hors OPEP sont maintenues au cours de la période de prévision. »

La seconde hypothèse, envisagée dès 2001 lors de l'enquête publique, du "Fuseau C" redevient pertinente et reprend tout son sens. Parmi les 4 fuseaux, les estimations de 2005 le situaient comme :

- 20% MOINS cher,
- 6 Km MOINS long,
- PLUS rapide,
- de moindre impact sur les populations,
- favorisant le développement du PIPA (Parc Industriel de la Plaine de l'Ain) et contribuant à travers lui à fixer un bassin d'emploi et de population autour d'Ambérieu, déjà victime de l'attractivité de sa voisine Lyonnaise,
- pouvant permettre le doublement de sa capacité, par la disponibilité foncière qui l'entoure.

Ainsi en 2008, le "Fuseau C" fait l'unanimité citoyenne et politique.

Lors de l'entretien à Paris, le 8 Octobre 2008, avec le Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire, tous les Sénateurs de l'Ain, le Député concerné et les élus locaux **ont milité pour obtenir une nouvelle analyse comparative technique et économique des fuseaux A, B et C.**

L'A3CFAL, afin d'entériner ce propos, reste en attente de :

- la publication des études sur les scénarii de saturation de la ligne Ambérieu-Lyon intégrant la réalité observée en 2008 et les projections faites par le SRST et l'INSEE,
- une étude pour mettre en évidence les besoins estimés en sillons nouveaux, affectés aux TER dans les horaires qui leur sont spécifiques,
- une estimation du taux de remplissage moyen estimé ou mesuré des TER, pour absorber l'augmentation des utilisateurs attendus,
- la publication des nouveaux périmètres SEVESO au niveau du site ARKEMA de Balan incluant la formulation des éléments techniques et statistiques qui auront conduit à réduire le rayon actuel de 56 % :

*Les termes du courrier de Monsieur le préfet de l'AIN sur ce sujet nous interpellent, au point que nous craignons une **formule de calcul du risque plus politique que technique.** Le tracé du fuseau A - phasé ou non phasé - se situerait opportunément à quelques mètres près, en dehors des nouveaux périmètres de sécurité*

Pour la commission Technique BL, VR, XB, RG

LES PREMIERS CONTOURS DU PROJET

■ QUELLES SONT LES ZONES DE PASSAGE POSSIBLE ?

Le contournement fret de Lyon serait une ligne à double voie électrifiée au standard européen.

Sur la base de l'identification des sensibilités environnementales et des fonctionnalités à assurer par une ligne nouvelle de contournement fret de Lyon, des zones de passage possible ont été recherchées. Ces zones de passage prennent en compte deux logiques d'aménagement différentes, susceptibles d'être combinées : une utilisation maximale des possibilités de jumelage avec des infrastructures existantes ou en construction, ou un passage à l'écart des zones sensibles.

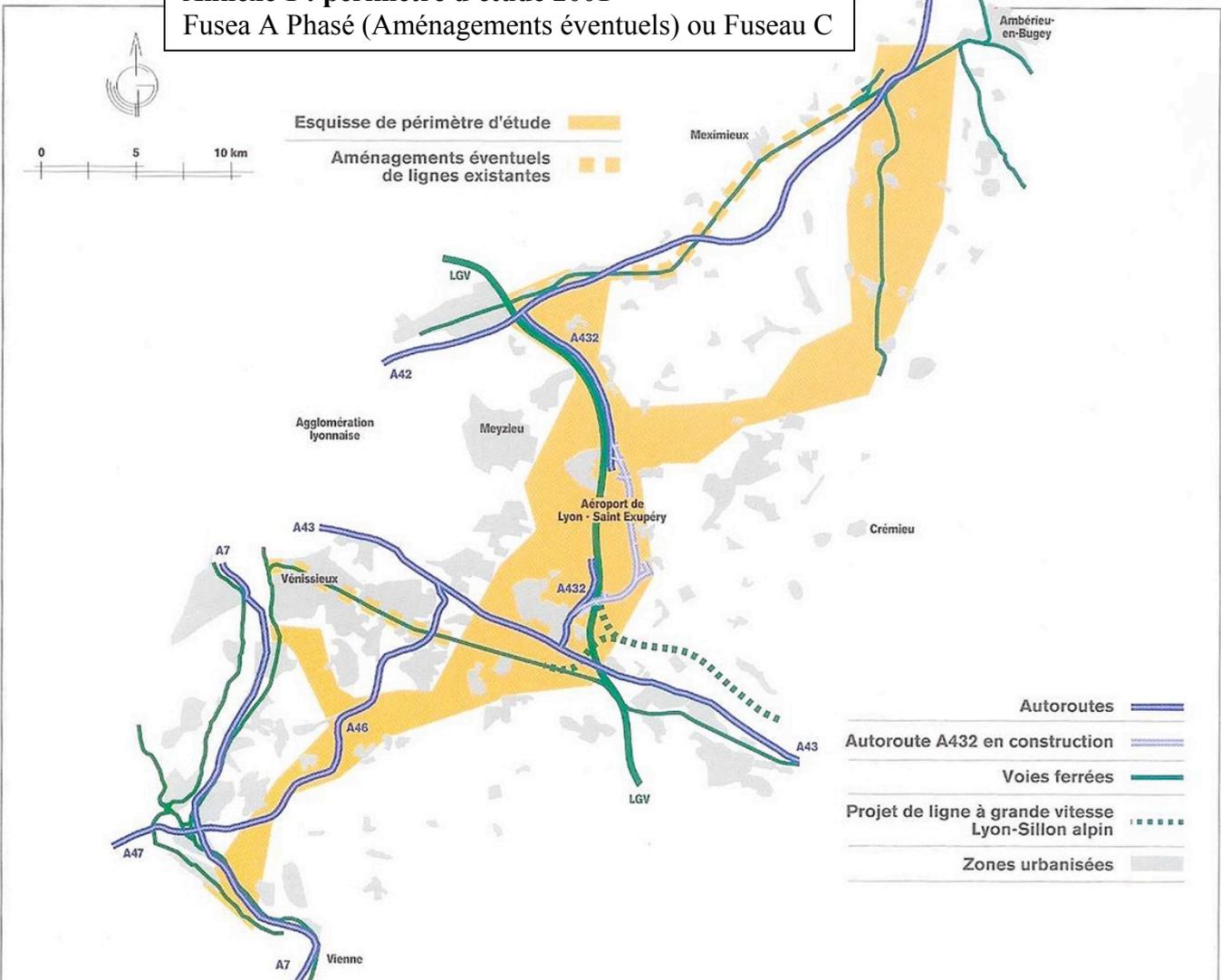
Elles permettent de proposer un périmètre d'étude.

■ UN PROJET EN DEUX PARTIES

Compte tenu des raccordements possibles à la ligne existante Lyon-Grenoble, la ligne nouvelle serait constituée de deux tronçons :

- un tronçon Nord, entre le secteur d'Ambérieu-en-Bugey et la ligne Lyon-Grenoble,
- un tronçon Sud, avec prolongement de la ligne nouvelle vers la ligne de la rive droite du Rhône.

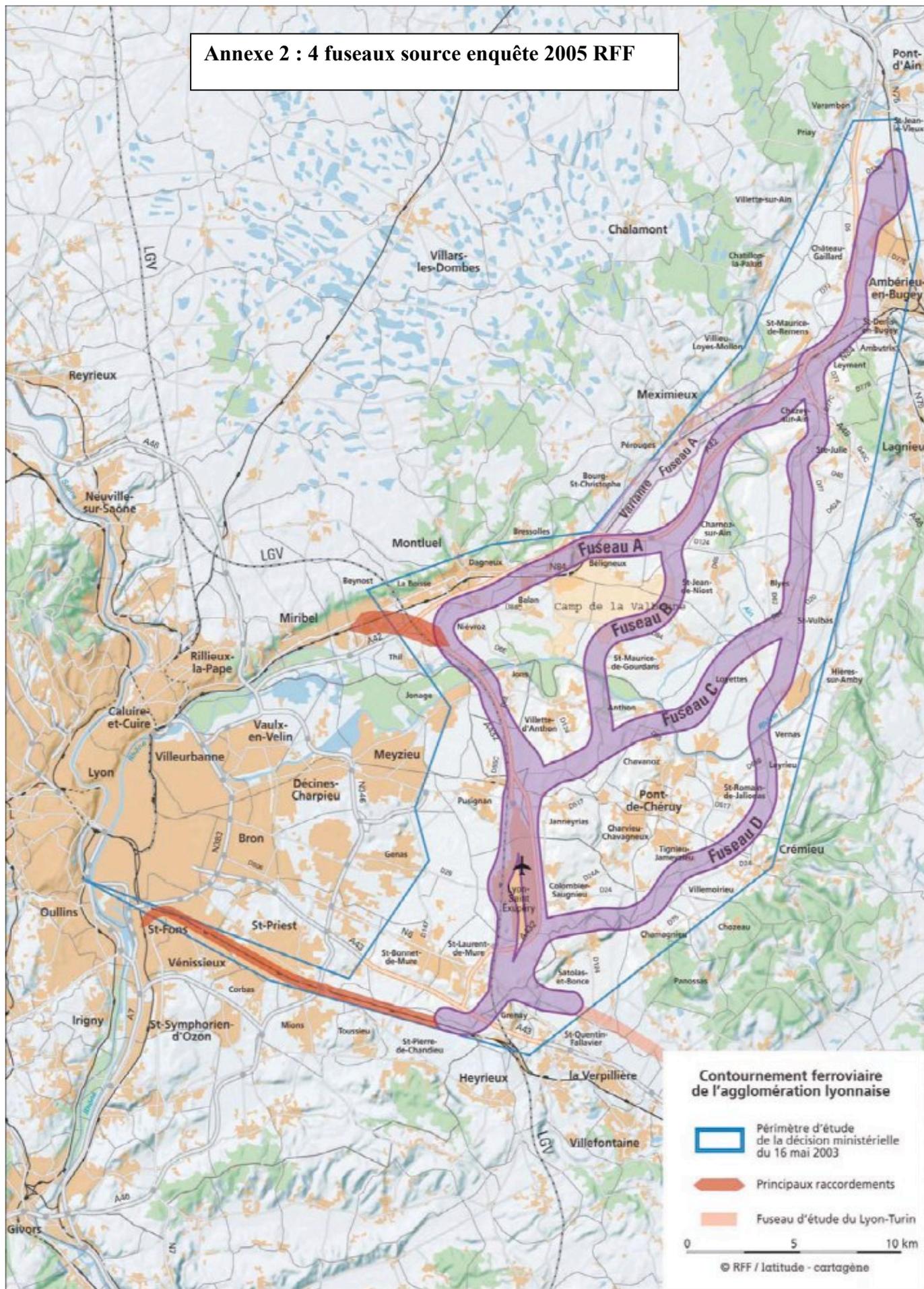
Annexe 1 : périmètre d'étude 2001 Fusea A Phasé (Aménagements éventuels) ou Fuseau C



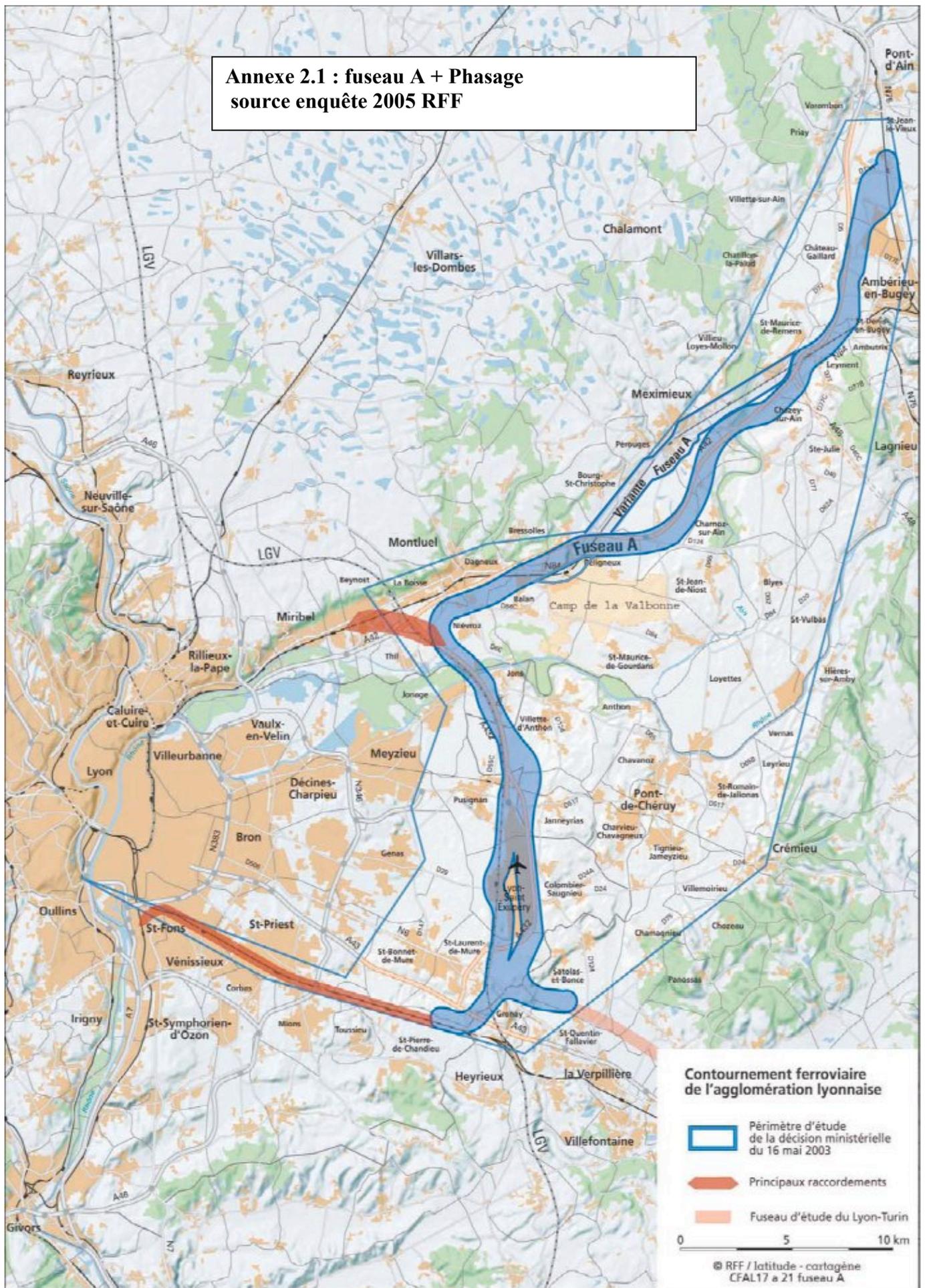
Esquisse de périmètre d'étude d'une ligne nouvelle de contournement ferroviaire fret de Lyon SOURCE : RFF

L'étude des zones de passage prend en compte deux logiques d'aménagement différentes : le jumelage du contournement avec des infrastructures existantes ou le passage à l'écart des zones dites « sensibles ».

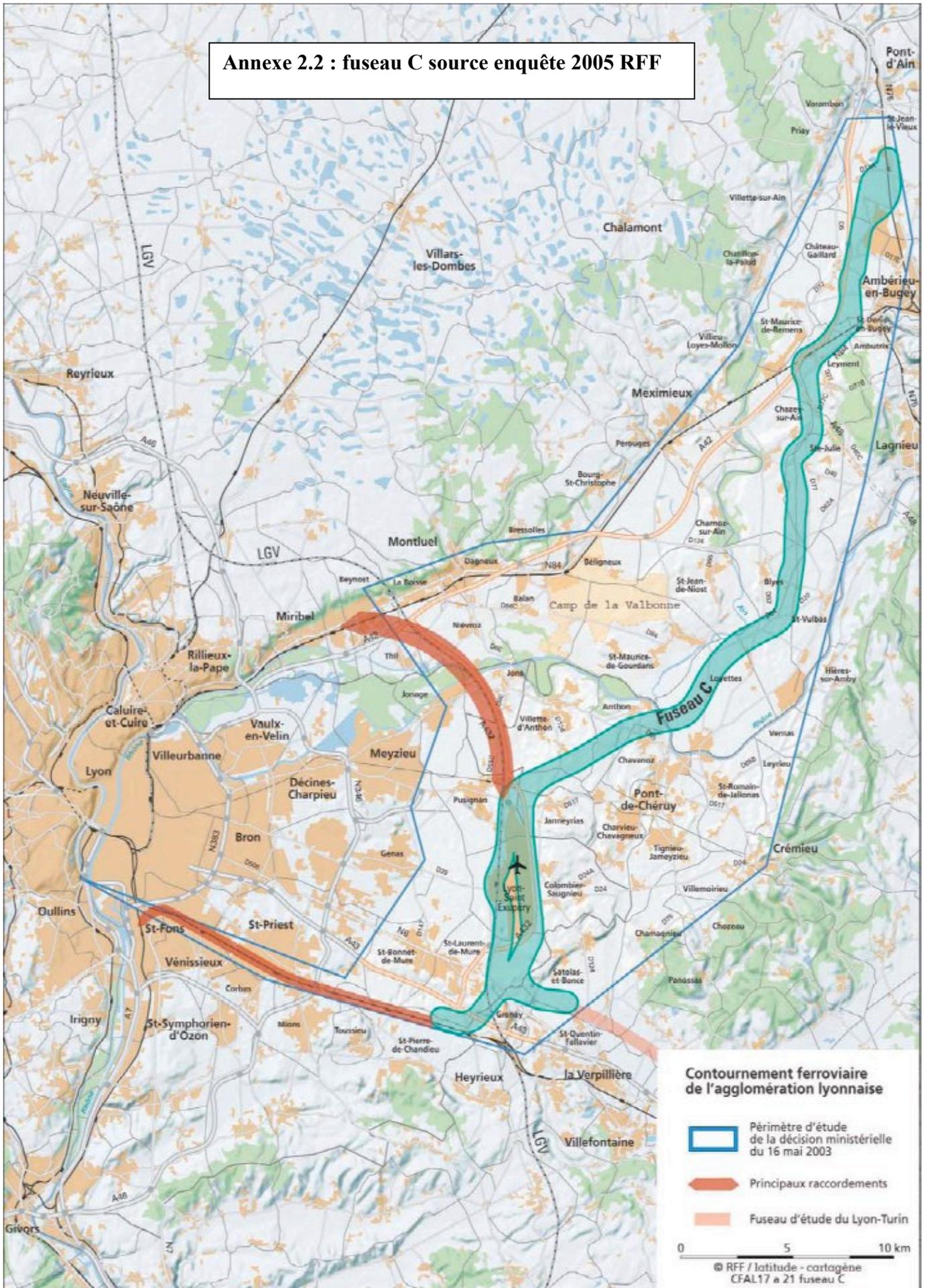
Annexe 2 : 4 fuseaux source enquête 2005 RFF



**Annexe 2.1 : fuseau A + Phasage
source enquête 2005 RFF**



Annexe 2.2 : fuseau C source enquête 2005 RFF



Annexe 2.3 : Description fuseau C source enquête 2005 RFF

LE FUSEAU C

D'une longueur totale de 50 km entre Ambérieu-Bugey et Grenay, l'itinéraire C, après un jumelage à l'autoroute A42, traverse la Plaine de l'Ain en suivant un principe de jumelage à la ligne de desserte du PIPA puis une coupure nouvelle. Il contourne ensuite la confluence Ain Rhône par le sud avant de se diriger vers le nord de Saint Exupéry. Il sera également jumelé sur environ 3 km au projet d'autoroute A48 qui reliera l'A42 à l'A43 dans le secteur de Bourgoin-Jallieu. La configuration permettant la desserte voyageurs de Saint Exupéry nécessite un raccordement entre la ligne existante Lyon-Ambérieu en venant de Lyon et la gare de Saint Exupéry.

Ses caractéristiques géométriques en plan le rendent apte à recevoir des trafics voyageurs à une vitesse de 220 km/h sur la totalité de l'itinéraire. Ses déclivités restent inférieures à 10‰ sur l'ensemble de l'itinéraire. Après le tronc commun d'Ambérieu-en-Bugey, le fuseau contourne par l'est l'échangeur A42-A48 en projet et suit la ligne de desserte ferroviaire du PIPA.

• Le tronçon Ambérieu-en-Bugey/PIPA

Dans sa partie nord, sur les communes de Chazey-sur-Ain et de Sainte-Julie, les caractéristiques géométriques de la ligne existante sont incompatibles avec le projet de Contournement Ferroviaire, et donc avec un jumelage optimal. Aussi, pour éviter la création de délaissés, la ligne du PIPA sera partiellement déposée et son raccordement au réseau ferroviaire existant, soit au Contournement soit à la ligne Lyon-Ambérieu, envisagé.

Le fuseau se poursuit ensuite jusqu'à l'intérieur du Parc Industriel où deux passages sont identifiés :

- un passage central le long de la ligne de desserte existante, dans une emprise existante réduite à 20-30 mètres et à l'intérieur des périmètres Z1 de plusieurs sites SEVESO
- un passage, proche de la commune de Blyes, qui contourne le Parc Industriel par l'ouest et qui traverse la future zone d'extension du Parc.

• Le tronçon PIPA-Rhône

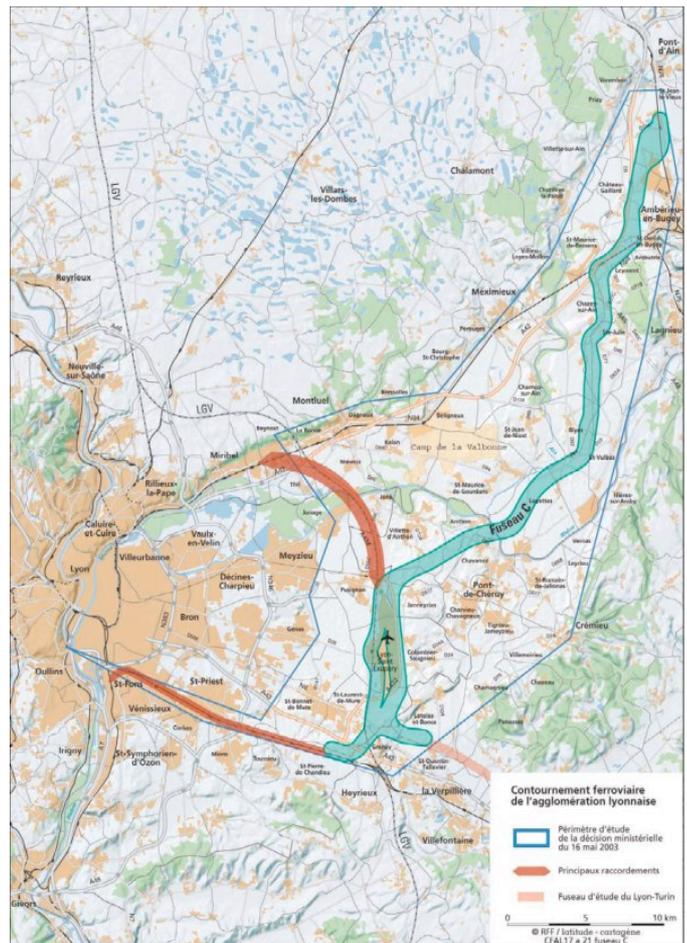
L'itinéraire bifurque ensuite vers l'ouest en longeant les zones inondables et naturelles de l'Ain dans un couloir en partie occupé par des lignes électriques Très Haute Tension.

Il franchit le Rhône à Loyettes, au sud de la confluence, où la zone d'expansion des crues est limitée à 150 m.

• Le tronçon Rhône-Saint Exupéry

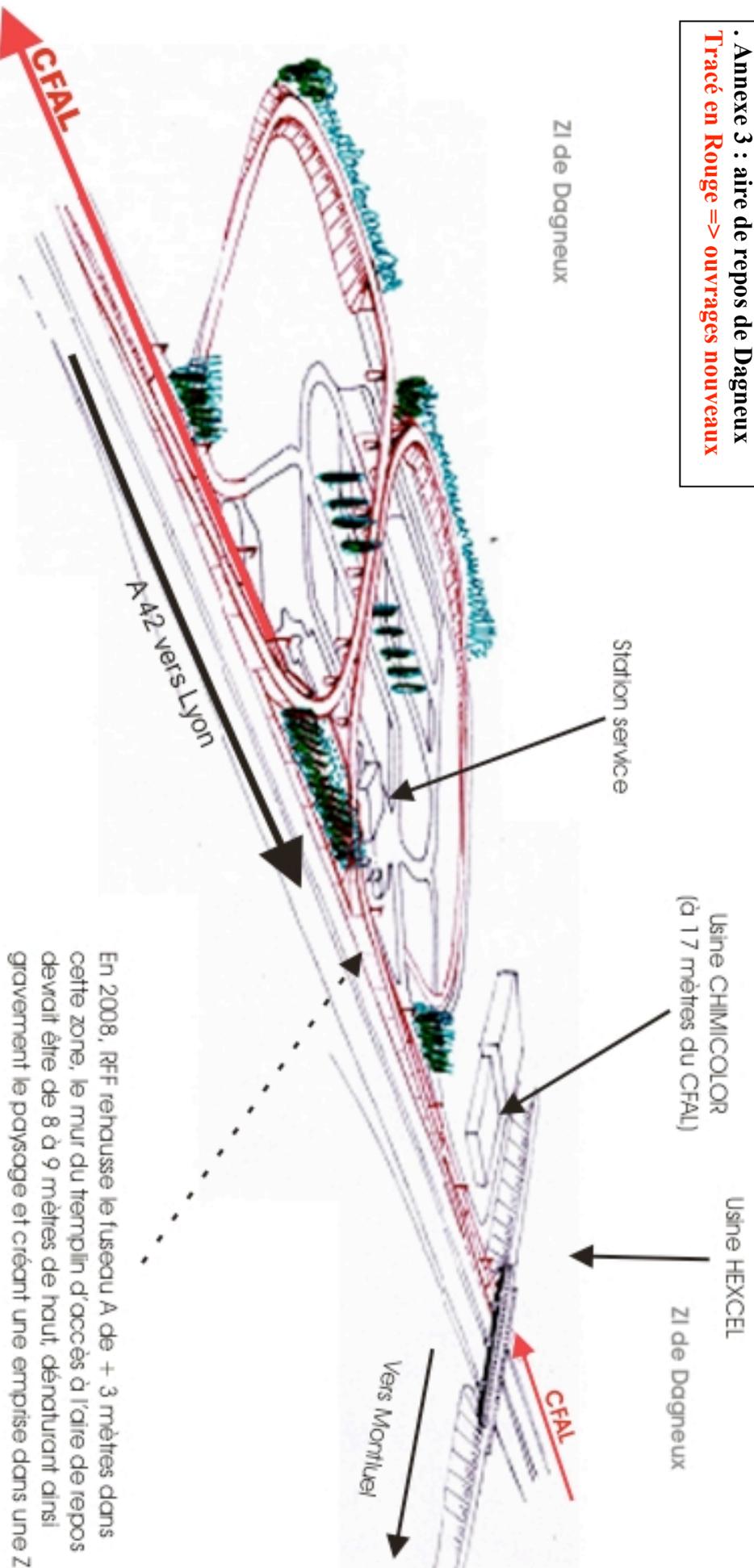
En rive gauche du Rhône, le fuseau s'intercale entre les communes d'Anthon et de Chavanoz dont il traverse en déblai la butte située au nord. Le fuseau traverse ensuite le bois des Franchises en direction de Villette-d'Anthon et de Janneyrias où il retrouve au sud d'Anière le couloir de la RD517, également emprunté par le fuseau B.

Pour l'option Centre Saint Exupéry, le fuseau franchit l'autoroute A432 et la LGV. Pour l'option est Saint Exupéry, le fuseau s'oriente le long de l'A432



Cette infrastructure est prévue pour modifier l'actuelle sortie d'autoroute vers la station service et l'aire de repos (récente).
Le trémplin doit être conçu pour passer **au-dessus** du CFAL.
Cet exemple, démontre l'abstention à faire passer une nouvelle infrastructure dans un espace très contraint.
Ceci, engendre des frais "pharaoniques" juste pour franchir un caisson de 7 mètres de cotés.

• Annexe 3 : aire de repos de Dagneux
Tracé en Rouge => ouvrages nouveaux



En 2008, RFF rehausse le fuseau A de + 3 mètres dans cette zone, le mur du trémplin d'accès à l'aire de repos devait être de 8 à 9 mètres de haut, dénaturant ainsi gravement le paysage et créant une emprise dans une ZI.

**.Annexe 4 : extrait du verbatim du Mini grenelle
de Villieu-Loyes-Molon Mai 2008**

Annexe 4 : extrait du "Verbatim" du forum de villieu-Loyes-Mollon
Mini-Grenelle du CFAL Mai 2008

Monsieur Leras:

« Gérard Leras, Conseiller Régional, Président de la Commission du Transport et du Groupe Travail Fret, à la Région »

« Troisièmement, un problème qui me paraît aujourd'hui, et toujours en termes d'ambition et d'efficacité, jamais nous n'avons été consulté en 2005, jamais nous n'avons été interrogé depuis, ni la Région, ni les autres collectivités territoriales, sur la question d'un éventuel phasage. Et là, je pense qu'il y a un véritable problème. Si pour réaliser financièrement, pour trouver l'investissement nécessaire, pour faire le contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise dans sa partie nord, il faut phaser en deux fois et qu'il faut reporter un tronçon de Dagneux, à Ambronay. Fichtre quand est-ce que nous ferons la partie sud ? On ne peut pas l'admettre, je pense qu'on ne peut pas l'admettre et ça pose une vraie question de démocratie, parce que le fuseau A phasé n'est pas le fuseau A qui a été présenté en 2005. De ce point de vue là, je trouve que l'expression de nécessité démocratique qui est affichée ici, je la partage. »

[...]

« Donc, ce concept de phasage me paraît extrêmement dommageable, extrêmement dangereux, personnellement si le débat vient à la Région, là-dessus je me battraï pour qu'il n'y ait pas de phasage.

Et un point de détail, il va quand même y avoir avec la réalisation éventuelle d'un premier tronçon, jusqu'à Dagneux, il y a quand même augmentation du trafic, ça veut dire qu'il y a plus de train de marchandises et y compris plus de trains de matières dangereuses qui partent à partir de Dagneux sur la voie traditionnelle donc on augmente le nombre de trains de matières dangereuses circulant à l'intérieur du périmètre SEVESO de Balan, et ça aussi en termes de principes de précaution c'est quelque chose qui me paraît quand même curieux.

C'est un point de détail si on regarde le fonctionnement global du système. Mais ce n'est pas un point inintéressant du point de vue de la sécurité. »

