

**Ministère de l'Ecologie, du Développement
et de l'Aménagement durable**

à l'attention de Monsieur Dominique BUSSEAU
Secrétaire d'état chargé des transports

Arche Sud
92055 La Défense Cedex

Monsieur le Ministre,

Nous avons plaisir à inaugurer avec vous cette nouvelle époque, ou les conclusions du grenelle de l'Environnement, et le volet organisation des transports du très récent rapport de M.Perben nous assurent que plus aucun secteur ne devra subir l'équivalent du traitement administratif du CFAL, à savoir :

- Une enquête publique ne traitant qu'à 15% son sujet et ignorant la consultation du secteur géographique concerné.
- Des demandes d'avis fallacieuses sur 3 points majeurs en 2005.
- L'autisme de l'état depuis à entendre la contestation "constructive" des élus locaux et des populations qu'ils représentent.

Nous nous félicitons d'autant de vous compter parmi nous, et nous comprenons bien le caractère exceptionnel de votre démarche, qui nous conforte à croire que ce dossier va recevoir le traitement qu'il mérite, et nos cantons avec lui.

Nous vous prions de bien vouloir agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de nos respectueuses salutations.

Rémi GAUTHIER
Président

A3CFAL

Association des Citoyens de la Côtière contre le CFAL

Chemin de la Plaine - 01120 Dagneux

<http://a3cfal.net>

Le projet initial du CFAL :

- Décongestionner le nœud Lyonnais, dont le centre est la gare de la PART DIEU.
- Augmenter le trafic TER inter cité (ralliement métropoles régionales vers St Exupéry)
- Détourner le trafic fret de transit nord-sud par l'Est Lyonnais.
- Réaliser une ligne dédiée au FRET d'Ambérieu-en-Bugey au centre de tri de SIBELIN.

HISTORIQUE :

-Août 2001 : Le ministre des transports Jean Claude GAISSOT et le Ministre de l'environnement Yves COCHET décident de saisir la Commission nationale du débat public (CNDP) au sujet du COL Contournement Ouest de Lyon (Autoroutier)

-Septembre 2001 : le dossier du CFAL est rattaché à l'enquête du COL.

-Novembre 2001: Présentation du dossier consacré à 85% au COL. Les communes de l'EST ne sont pas correctement avisées.

-Mars 2002 : formation des associations de défense **APACHE** et **FRACTURE**.

-2003 : le Ministre décide de couper le projet du CFAL en deux,
-Partie Nord Pont d'Ain St Exupéry.

-Partie Sud reportée à plus tard.

-L'appel au financement des collectivités territoriales détourne le projet de son objectif originel en imposant la mixité FRET / VOYAGEURS.

Le projet est rebaptisé : **Contournement FERROVIAIRE de l'Agglomération lyonnaise(CFAL)**.

-2005 : soumission du dossier de consultation de RFF avec l'étude de 4 tracés + 2 « virgules TER» pour la partie nord du CFAL.

-Juin 2005 : Première réunion publique sur la Côtière.

-Décembre 2005 :

- DM retenant le fuseau A.
- contestation et manifestation sur la Côtière.

-Février 2006 : Mr Papinuti vient sur la côtière et lance les études Tractebel.

-Avril 2007 : DM D Perben :

- partie Nord : confirme le fuseau A
- Partie sud : la ligne de convergence vers Sibelin par le passage dans la vallée de l'OZON est exclue.

-Juin 2007 : réintégration dans les études de la partie sud la Vallée de l'Ozon.

Arguments opposables à l'étude de 2005 :

La rédaction administrative du projet par RFF orientait la retenue du fuseau A sur la base d'arguments manifestement fallacieux :

On peut citer en exemple :

- La desserte TER Part-Dieu St Exupery par le nord, retiré aussitôt car faisant double emploi avec le projet de tram LEA + Leslys. (LEA était en partie réalisé, il présente un trajet beaucoup plus court, une fréquence de desserte appréciable)
- Le dossier par sa formulation dissimule dans sa globalité le concept du phasage, à tel point que les communes riveraines de la voie ferrée actuelle ne s'y sont pas opposés.
- Les 4 fuseaux, A, B, C, D intersectent la voie historique, pourtant seul le fuseau A est mentionné comme phasable.(voir extrait dossier de consultation en annexe)

Par ces 3 points, Le tracé A le + long, le + coûteux, le + impactant pour la population sera malgré tout retenu en raison du différé de l'investissement qu'il présente.

Autres arguments contradictoires majeurs non-retenus :

- Le seul organisme compétent techniquement en matière d'aménagement du territoire, la DDE de l'Ain, n'a pas été suivi dans ses conclusions !
- Le libellé même du **Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise** est caduc dès 2005, car la **continuité urbaine de la ville de Lyon est annoncée pour 2020 jusqu'a Meximieux**, englobant de fait les fuseaux A et B.
- Les 4 tracés découlent de photos aériennes anciennes minorant l'explosion foncière de 1999 à 2005.

Arguments opposables au tracé A :

- Les 14 points soulevés par nos élus.
- Concentration des nuisances à l'EST, par des décisionnaires locaux résidents à l'OUEST.
- Dans le secteur de la Côtière nous accumulons les risques industriels et les nuisances environnementales. Nous avons déjà sur nos territoires :
 - 2 autoroutes et bientôt un méga échangeur A432 / A42.
 - des trains TGV et TER avec leurs voies spécifiques.
 - des conduites enterrées véhiculant des produits pétroliers « trapil » et produits chimiques « conduite CVM ».
 - un point de convergence de lignes haute- tension.
 - plusieurs sites classés SEVESO II «Arkema et Hexcel ».
 - Situés au nord de l'aéroport Saint Exupéry, nous subissons les nuisances sonores des avions en phase de décollage ou d'atterrissage.

. La catastrophe du 7 Mai est la démonstration de cette accumulation !

Arguments opposables au phasage :

Le phasage double le trafic FRET (accidentogène) au pied de l'usine ARKEMA classée SEVESO II niveau Haut. L'économie escomptée se fera ainsi au détriment de la sécurité de l'entreprise et des riverains.

En quoi, le phasage, sur un projet d'aménagement du territoire, fut-il d'intérêt national, peut-il être envisagé et mis en attente de décision ministérielle alors qu'il compromet un objectif de maîtrise du risque SEVESO II niveau haut ?

Avec le phasage :

- Toutes les villes de Dagneux à Pont d'Ain, vont subir 110 trains de marchandises supplémentaires alors que la promesse du CFAL devait en enlever 90.
- Tout particulièrement : Ambérieu en Bugey, Meximieux et la Valbonne subiront en leur centre une aggravation des nuisances.
 - Le cadencement des TER s'en trouve menacé
 - Le risque industriel au pied de ARKEMA et dans les zones industrielles est fortement accru.

ASPECT POLITIQUE :

Il est étonnant dans une démocratie moderne, se targuant de son Grenelle de l'environnement, de constater que sur un choix à 4 possibilités de tracés, à coût équivalent, il a été retenu le tracé impactant le plus l'humain pour les nuisances sonores et industrielles.
Ce tracé crée une menace sur l'emploi et le développement du bassin économique de la Côtère.

CONCLUSION

Le fuseau A, en son état, doit être abandonné.